I 283949

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT

FÜR

LUFTSCHIFFAHRT UND FLIEGEKUNST

SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN
UND GEWERBE.

—

HERAUSGEGEBEN VON

VICTOR SILBERER

XIII. JAHRGANG.

WIEN 1914.

VERLAG DER »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG« (VICTOR SILBERER)
WIEN, I. ST. ANNAHOF.

INHALT.

ARTIKEL.

Seite

Abschied, Zum 241
Aéro Club de France, Vom 95
Aëro-Klub, K. k. Österreichischer . . . 14, 144
Aëronautische Föderation, Internationale . . 33
Aëronautische Kommission, Ständige 193
»Alas«, Die 192
Aspern, Flugwoche in 126, 141, 159, 173
Aspern, Todessturz in 25
Assmann Richard 111
Belgien, Die Luftschiffe über 216
Berlepsch, Baron Franz † 285
Berliner, Von Ingenieur 51, 93
Berlin—Konstantinopel 192
Berlin nach Serbien, Von 175
Circenses et panem 82
Dauerweltrekords 7, 106, 158, 173, 189
Dauerwettbewerb 34
Deutsche Ausdrücke 226
Deutsche Flieger in England 233
Dreidecker, Der 143
Elsner—Srna, zum Falle 26
Erkundungsfahrt des Schütte—Lanz 202
Erlaß, Ein scharfer 45, 81
Erzherzog Franz Ferdinand † 169
Explosion eines Ballons 142
Explosionsgefahr bei Motorballonen 8
Fachausdrücke, Die 90
Fallschirm, Der 87
Fallschirmversuche, Mißlungene 104
Fesselballon, Vom 209
Fischamend, Das Ballonunglück in 170
» Katastrophe bei . . . 155, 172
» Der Massenmord in 153
» nach Schweden, Allein von . . . 49
Fliegerbriefe, Deutsche 241
Fliegerdenkmäler 98, 244
Fliegern, Von deutschen 212, 234
» » unseren 219, 227, 246
Fliegeroffiziere, Tod dreier 211
Fliegertruppe, Neues von der 9
Flugprogramm 1914 1
Flugtechnik, Wissenschaftliche 123
Flugtechnischen Verein, Vom 176
Flugtechnische Versuchsanstalt in Wien . . . 124
Flugzeuge für deutsche Kolonien 131
Ponvielle, Wilfrid de † 108, 172
Frankreichs Marine-Luftflotte 201
Fuchsfahrt des k. k. Aëro-Klubs 36
Geschwaderflug Fréjus—Korsika 51
Grand Prix der Ballone, Der 199
Herabgeschossen 244
Hochflüge mit Passagieren 50
Höhenweltrekords 6, 67, 188, 204
Ingolds Überlandflug 29
Jungfrau überflogen, Die 105
Kaiserpreis in Deutschland, Der 52
Krieg, Der 196
Legagneux, Georges † 176

Seite

Lernen, Aus dem Unglück 48
Leser, An die 1
Levante, Flieger in der 51
London—Paris—London 192
Luftflottenaktion, Die 204
Luftflotten der Gegner, Die 201
Luftschiffer-Verband, Österreichischer . . 11, 38
Luftschiffurcht in England, Die 247
Luftschiffurcht in London, Die 229
Luftverkehrsordnung, Deutsche 68
Militich, Der Zeppelin über 202
Macher, Oberleutnant Max 113
Mannschafts-Pilotenkurs 71
Michelin-Flug von Gilbert 141
Miller, Hauptmann Nicolaus † 204
Monaco, Die Wettbewerbe von 89
Montblanc überflogen, Der 6
Monte Rosa überflogen, Der 190
Nationalflugspende, Deutsche 35
Neustädter Flugfeld, Vom 9
Neutralitätsverletzung, Eine 243
Nordfrankreich, Aus 246
Österreichs Flugweltrekords 249
Paris, Die Flieger über 231
Pasquier in Aspern 33
Pégoud, Die Affäre 94
Pilotendiplome 8
Prinz Heinrich-Flug, Der 94, 127
Pro domo 101
Rekords im Passagierflug 33
Rund um die Erde 66, 186
Rußland, Das verwehte 169
Rußlands Luftflotte 217
Sanchez de la Cerda, Oberleutnant † . . . 234
Schicht-Flug, Der 31, 52, 70
Schleifenflieger, Die 67
Seeflug, Der längste 208
» » nordische 192
Sicherheit im Aëroplan, Die 219
Stabilisatoren 106
Stagl-Maunsbarth-Ballon, Ende des 138
Sternflug nach Monaco, Der 67
Tiroler Verein, Vom 148
Todesopfer 9, 37, 54, 71, 96, 118, 131, 149, 169, 177, 194, 205, 220, 235, 260
Verbotszonen, Die 8
Verkehrflug, Vom 208, 242
Verlustliste unserer Flieger 235
Vortrag, Ein 65
Weltrekord eines Luftschiffes 178
Weltrekords 225
» im Kugelballon 4
Werden die Lankballone nach und nach verschwinden? 121
Wieder Einer 91, 106, 131, 137, 158
Wiener-Neustadt, Todessturz in 108
Wien und Berlin 194
Wright, das Versprechen von 87
»Zeppelin« in Gefahr, Ein 99
Zeppelinen, Von den 48, 220
Zielfahrt des k. k. Aëro-Klubs 85

NOTIZEN.

Seite

Adlershof . . . 118
A. E. G.-Zweidecker . . . 165
Aëro-Klub, K. k. Österreichischer . . . 222
Amundsen, Roald . . . 115, 236
Andrées Ballon . . . 132
Anschläge, Verbrecherische . . . 75
Anstellwinkel, Veränderliche . . . 59
Apenninen . . . 40
Aspern . . . 55, 96, 149
Assheton-Harbord, Mrs. . . . 39
Attentate . . . 18
Basenach, Oberingenieur . . . 178
Berliner, Ingenieur . . . 114, 134
Berliner Verein . . . 58
Bern . . . 197
Bernard, General . . . 41, 54
Bider, Oskar . . . 39, 97
Blériot . . . 42
Blicharski . . . 57
Blitz getroffen, Vom . . . 163
Bodensee, Auf dem . . . 98, 132
Bombenwerfen . . . 252
Bone, Leutnant . . . 205
Bonrhis . . . 56
Breitbeil, Otto . . . 59
Brieftauben . . . 18
Brindejonc des Moulinais . . . 236, 251
Budapest . . . 20, 40, 116
Carganico, Leutnant, Oberleutnant . . . 21, 251
Cettinje . . . 251
Chevillard . . . 223
Churchill . . . 97, 114
»Citta di Milano« . . . 73
»Daily Mail« . . . 115
Dauerflug . . . 195
Deutschlands, In den Kolonien . . . 98
Deutsch-Südwestafrika . . . 74
Didier-Masson . . . 58
Dreiecksflug . . . 133
Düsseldorf . . . 220, 252
Dunne-Zweidecker . . . 76
Durchgegangen . . . 57
Economo, Freiherr von . . . 56
Ehrmann . . . 54
Eindecker oder Zweidecker . . . 238
Eingerückt . . . 206
Eiserne Kreuz, Das . . . 221, 238
Elsner . . . 150
England . . . 164, 237
Englisches Parlament . . . 42
Enver Pascha . . . 56
Erde, Der Flug um die . . . 164
Erkundungsflug . . . 207
Farman, Henry . . . 57
Fesselballon . . . 238
Feszl Béla, Oberleutnant † . . . 251
Fischamend . . . 178
Fliegende Boot, Das . . . 57
Fliegerregiment . . . 117, 150
Flieger, Unsere . . . 207, 251
Fliegerverletzungen . . . 56
Fluggeschwindigkeit . . . 59
Flugpostversuche . . . 73
Flugzeugführern, Ausbildung von . . . 117
Fuchsballon-Wettfahrt . . . 55
Fuchsfahrt, Eine . . . 72
Garaix . . . 114
Garros, Roland . . . 196, 205
Geistesgegenwart . . . 207
Geschwindigkeit . . . 17
Gordon-Bennett-Flug 1914 . . . 40, 115, 164
Grade, Hans . . . 118
Grey, Oberst . . . 236
Grosse, Margarete . . . 72
Hackstädter . . . 98

Seite

Hajdú Stephan, Oberleutnant . . . 18
Halbstarres System . . . 17
»Hansa«, Lenkballon . . . 114
Hildebrandt, Dr. A. . . . 41
Hirschauer, General . . . 237
Hirth, Hellmuth . . . 221
Hoch, 9300 Meter . . . 178
Höhenrekord, Der englische . . . 54
Illner, Karl . . . 20, 220
Italien . . . 42, 113
Johannisthal . . . 19, 56, 73, 115, 164, 178, 206
Kapstadt . . . 250
Körting-Ballon, Der . . . 150
Konschel . . . 17, 40, 164, 195, 221
Konstantinopel . . . 221, 236
Konstanz . . . 56
Konvention . . . 73, 115
Kostovitsch . . . 77
Kress, Wilhelm . . . 207
Krieg, Der . . . 195
Kronstadt . . . 250
Kruppsche 42 Zentimeter-Mörser . . . 236
Laporte, Ingenieur . . . 205
Lawrenz, Theodor . . . 58
Leuchtfeuer . . . 57, 74
Ligue Aéronautique de France . . . 146
Lilienthal-Denkmal . . . 163
Lille . . . 236
Linnekogel . . . 177
London . . . 56, 150
Luftaufklärung . . . 239
Luftfahrerverband, Deutscher . . . 197
Luftflottenaktion . . . 196
Luftomnibusse, Die . . . 20
Luftschifferabteilung . . . 133
Luftschiff, Das größte . . . 98
Lunéville . . . 42
»L. Z. 23« . . . 97
Madrid . . . 196
Magnan, Dr. . . . 96
Malmö nach Rußland, Von . . . 177
Mannsbarth, Hauptmann Franz . . . 220
Marineluftschiff »L. 3« . . . 132
Marokko . . . 97
Michelin-Preis . . . 179
Michelin, Scheibenpreis 1913 . . . 54, 222
Militärluftschiff »L. III« . . . 132
Miller, Hauptmann . . . 195
Monaco . . . 19
Mühlhausen . . . 223
Nesterow . . . 132, 149, 222
Nimführ . . . 39, 116
Nittner-Denkmal . . . 97, 115
Oiser Anton . . . 178
Optische Telegraphie . . . 223
Ostmarkenflug, Der . . . 59, 132, 150, 164, 179
Ozeanflug . . . 164, 177
Parseval-Ballone . . . 205
Pégoud . . . 19, 43, 55, 58, 114, 177, 251
Peking . . . 39
Petersburg . . . 75
Petersen . . . 75
Pfeile . . . 220, 252
Pola . . . 54
Pommery-Preis, Der . . . 132
Pourpre, Marc † . . . 251
Prinz Heinrich-Flug 1914, Der . . . 21, 55
Proklamationen . . . 222
Przemysl . . . 221, 251
Purzelbaumflieger . . . 17
Pyramidal . . . 221
Radoševič . . . 57
Ragusa . . . 238
Reichsflugverein . . . 180
Reims . . . 237
Renard, Charles . . . 72
Renaux . . . 163

Seite

Renner Anatol 19, 132
Reymond, Senator 22, 286
Riesenflugzeug 237
Riotte, Elfriede 96
Roche, Baronin de la 195
Rosenthal, Oberleutnant 220
Rotationsmotor, Der 73
Russische Flieger 165
Sablatnigg 117
Salzburg 96
Sammlung, Die nationale 55
Schändliche Tat 237, 252
Schicht Georg 98
Schichtsteife 98
Schimek, Major D. R. 58
Schütte-Lanz-Ballon 77, 221
Schütte, Professor Johann 58
Schweiz 40, 113
Sécurité en Aéroplane 40
Seely, Oberst 54
Sikorsky 19, 89, 72, 96, 163, 178, 205
Spelterini, Eduard 116
Spencer Grey 56
»Spiess«, Der Starrballon 20
Stadtlandung 179, 196
Stagl-Mannsbarth-Ballon 115
Starkstromleitung 56
Südwest-Afrika 149, 165
Taufe 251
Thalerhof 73, 97, 149, 178
Todesopfer-Ursachen 116
Trapezkünstler 206
Tsingtau 237
Tweer 72
Unsichtbares Flugzeug 177
Ursinus Oskar 76
Uselac Emil 236
Vaughan, Baronin 19
Védrines Jules 221, 237
Veeh-Luftschiff, Das 133
Venedig 55
Verbotszonen 116
Warschau 236, 253
Wasserkühlung 206
Weltrekords, Deutsche 40
Widmer 73
Wiener-Neustadt 20, 60, 74, 75, 114
Wien, Über 40, 134, 236
Wissenschaftliche Gesellschaft, Die 76
Wright Orville 17
Zborowski Julian 220, 236
Zeppelin 17, 73, 150, 177, 195, 197, 206, 236
Zeppelinfurcht 221
Zsélyi Aladár 97

LITERATUR.

Seite

Lindenberger Observatorium, Vom 180
Luftfahrzeug-Gesellschaft, Von der 60

Notizen.

Adelt Leonhard 208
Austerweil, Dr. Géza 208
Bejeuhr P. 22
Bendemann, Dr. 119
Berger Josef Viktor 208
Burg Paul 166
Christians 208
Ehrlich Heinz 99, 166
Eyb Robert 166
Falcke C. 99
Faroux Ch. 62
Frank Emil 253
Giehrl Hermann 62
Hankin E. H. 134
Hirth Hellmuth 253
Hofmann Josef 43
Huth, Dr. Fritz 223
Joschimczyk, Alfred M. 198
Johannisthal 62
Komorzyński-Oszczyński, Dr. Otto R. von 198
Ludwig, Dr. Paul 208
Moore Willis L. 43
Mordhorst T. H. C. 43
»Motore« 23, 62, 77, 198, 239
Odkolek, Ad. Freih. von 119
Oldershausen, Freih. von 77
Rasch F. 62
Regelung des Luftverkehrs 119
Riabouschinsky, Dr. P. 119
Romberg Otto 119
Schneider Franz 119
Sonntag Richard 22, 119
Übersichtskarte für Luftfahrer 62, 223
Walter Gustav 77
Wegner von Dallwitz, Dr. 23
Winkler O. 208
Zitelmann Ernst 119

ILLUSTRATIONEN.

Berlepsch, Franz Freih. von 235
»Duisburg«, Die Mannschaft des 5
Fonvielle, Wilfrid de 109, 110
Garros Roland 90
Ingold Karl 30
Macher Max, Oberleutnant 113
Sturzflugapparat von Grade, Der 118

283749

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 1. Wien, 1. März 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: An die Leser! — Flugprogramm 1914. — Explosionsgefahr bei Motorballons. — Weltrekords im Kugelballon. — Der „Schiaino überflogen! — Neue Höhenweltrekords. — Dauerweltrekord. — Die Verbotszonen. — Pilotendiplome. — Neues von der Fliegertruppe. — Vom Nenndorfer Flugfeld. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

AN DIE LESER!

Mit Erscheinen der vorliegenden Nummer endet die unfreiwillige Muße, zu der wir während des Kampfes zwischen den österreichischen Buchdruckereibesitzern und ihrem Arbeitspersonale leider gezwungen waren. Die Druckerei der Firma Christoph Reisser's Söhne, bei der unser Blatt seit seiner Gründung hergestellt wird, war seit dem 20. Dezember v. J. vollständig ohne Arbeiter und dieser Zustand dauerte an, bis endlich vor wenigen Tagen die lang erwartete Einigung der Streitteile erzielt wurde.

Indem wir also jetzt unsere gewohnte Arbeit und Erscheinungsweise wieder aufnehmen, danken wir allen Freunden und Lesern unseres Blattes verbindlichst für die bewiesene Geduld.

Für den während dieser Zeit erlittenen Entgang an Lesestoff wird unser Publikum reichlich entschädigt werden.

Die Schriftleitung und Verwaltung der „Wiener Luftschiffer-Zeitung".
Victor Silberer.

BEZUGSPREISE
der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG":

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn . . . . . 14 Kronen
für Deutschland . . . . . 12 Mark
für das übrige Ausland . . . . . 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung" bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 8, zu richten.

FLUGPROGRAMM 1914.

Es wird auch heuer keinen Mangel an aviatischen und solchen Wettbewerben geben, die mit dem Flugwesen zusammenhängen. Die folgende Übersicht kann nicht als ein vollständiges Programm gelten, soll aber einen raschen Überblick über die bekanntesten und wichtigsten Konkurrenzen bieten. Die Zeitpunkte der Ereignisse sind vielfach noch nicht festgesetzt.

Vor allem sei daran erinnert, daß der Pommery-Pokal, der (vom Mittelmeerflug des kühnen Garros abgesehen) im verflossenen Jahre zu den überraschendsten Leistungen aneiferte, auch heuer zur Vergebung gelangt. Die Flieger werden diesmal nicht an die Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gebunden sein, sondern 48 Stunden Zeit haben, wobei auch Nachtflüge gestattet sind. Man darf sich also auf ungeheure Fernflüge gefaßt machen.

Der Michelin-Pokal wird nicht mehr auf einer Rundstrecke ausgetragen werden, sondern durch ganz Frankreich gehen und eine Strecke von 3000 *km* umfassen, die eventuell in einem Tage zurückzulegen sind. In diesem Falle können die Konkurrenten auch nachts fliegen. Sie müssen mindestens 20 Stunden in der Luft bleiben, um bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 *km* in der Stunde die vorgeschriebene Distanz abfliegen zu können.

Eine interessante Modifikation weist auch die im Herbst in Frankreich stattfindende Gordon Bennett-Konkurrenz auf. Man hat diesem bedeutendsten aller Geschwindigkeitswettbewerbe ein Langsam- und Schnellfliegen als Eliminationsbewerb vorangestellt. Die Konkurrenz findet an den Tagen 20. bis 27. September statt.

Ein erfreulicher und hoch (mit nahezu einer halben Million Francs) dotierter Wettbewerb ist jener, dessen Gegenstand die größte Sicherheit des Aëroplans ist. Er wird von einer auf Anregung des Aëro-Club de France gegründeten

Gesellschaft »Pour la Sécurité en Aéroplane« abgehalten, und zwar, wie zu hoffen ist, in großem Stile.

Phantastisch wirkt der 250.000 Francs betragende Preis für die Überquerung des Atlantischen Ozeans. Aber schließlich treten ins Große und Weite strebende Flieger auch dieser Aufgabe näher.

In die Kategorie der gigantischen Aufgaben gehört auch der Flug durch Afrika. Es gilt eine rund 9000 *km* lange Strecke von Kairo nach dem Kap der Guten Hoffnung zu durchmessen. Die »Sunday-Times« stiftete einen Preis von 500 Pfund Sterling (12.000 K) für jenen Piloten, der als Erster Johannisburg erreicht.

Es wird ferner ein großer englisch-französischer Wettflug für Ende Mai vorbereitet, nämlich London—Paris—London. Er soll von den Aëro-Klubs von Frankreich und England organisiert und mit Preisen in der Höhe von 50.000 Francs ausgestattet werden. Außerdem findet Ende Juli ein Wasserflugzeug-Meeting auf dem Ärmelkanal statt.

Heuer kommt endlich der nordische Vierländerflug zu stande, woran sich Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen beteiligen. Schwedens Teilnahme ist allerdings noch fraglich. Die Konkurrenz wird als »Nordischer Seeflug« veranstaltet, ist mit 60.000—70.000 Francs dotiert und den Fliegern aller Nationen offen. Sie findet in der letzten Woche des August statt, und zwar vermutlich auf der Strecke: Warnemünde—Kopenhagen — Aarhus — Aalborg — Gothenburg — Christiania.

Eine große neuartige internationale Konkurrenz ist die in der ersten Hälfte des April stattfindende Sternfahrt nach Monte Carlo. Die sieben Strahlen des Sternes sind: 1. London—Monte Carlo mit Zwischenlandungen zu Calais, Dijon, Toulon; 2. Brüssel—Monte Carlo (schließt sich bei Calais an die erste Route an); 3. Paris—Monte Carlo über Angers, Toulouse und Toulon; 4. Gotha—Frankfurt a. M., Dijon, Toulon—Monte Carlo; 5. Madrid—Bilbao—Toulouse—Toulon—Monte Carlo; 6. Wien—Agram—Venedig—Genua—Monte Carlo; 7. Rom—Turin—Venedig—Genua—Monte Carlo. Die Dotierung beträgt 75.000 Francs; für die beste Flugzeit werden 25.000 Francs gegeben, für die beste Zeit eines Apparates, der mehr als 25 m^2 Tragfläche aufweist, 10.000 Francs, für die zweitbeste Zeit 5000 Francs, für die beste Flugleistung auf jeder einzelnen der sieben Routen je 5000 Francs, das sind 35.000 Francs.

Ein »Flug der drei Flüsse« (Schelde, Rhein, Maaß) ist noch Gegenstand von Beratungen der Vertreter des Deutschen Luftfahrer-Verbandes mit den belgischen Veranstaltern. Der Flug findet an den Tagen vom 20. zum 28. Juni statt.

Der Preis von Henry Deutsch de la Meurthe für einen Rundflug um Paris soll auch in diesem Jahre entschieden werden. Ein bestimmter Zeitpunkt ist auch hierfür nicht festgesetzt. Die Rundstrecke lautet: Saint-Germain—Senlis—Meaux—Melun—Saint-Germain. Die Distanz ist 200 *km*. Der Sieger, das heißt jener Bewerber, der den Rundflug in der kürzesten Zeit absolviert, erhält 20.000 Francs.

Das Kriterium des Französischen Aëro-Klubs (10.000 Francs) für den längsten Überlandflug ohne Zwischenlandung ist auch in diesem Jahre offen. Im Vorjahre wurde es von Séguin mit einem Flug von Paris nach Bordeaux und zurück gewonnen. Von dem seinerzeit ausgeschriebenen Bombenwurfpreis Michelin gelangt eine Summe von 9000 Francs zur Verteilung. Die Bedingungen sind dieselben wie im abgelaufenen Jahre. Es handelt sich darum, während eines Fluges die größte Anzahl von Bomben innerhalb einer bestimmten Kreisfläche zu landen.

Die Coupe Femina für den längsten ununterbrochenen Flug eines weiblichen Piloten gehört ebenfalls zu den alljährlichen Wettbewerben. Die Höchstleistung des Vorjahres muß überboten werden.

Der Gemeinderat von Paris hat einen Preis von 10.000 Francs für einen Wettflug von Stadt zu Stadt ausgeschrieben. Wahrscheinlich wird die Rennstrecke von Paris über Wien und Budapest nach Beirut führen. Die 10.000 Francs fallen jenem Bewerber zu, der in der kürzesten Zeit nach Wien fliegen kann. Für die weitere Strecke kommen eigene Preise in Frage.

Die Coupe Schneider soll, wie in früheren Jahren, in einem internationalen Wettbewerb der Wasserflugzeuge vergeben werden. Man gedenkt, ein Wettfliegen an der französischen Riviera bei Monte Carlo zu veranstalten, bei dem die Coupe Schneider, die mit einem Barpreis von 25.000 Francs verbunden ist, ausgeschrieben wird. Die Distanz beträgt 150 Seemeilen, das sind 278 *km*.

Einer der bedeutendsten Preise, schon was die Höhe des Betrages anbelangt, ist auch der österreichische Schicht-Preis (100.000 K), der heuer zur Austragung gelangt.

Die deutschen Verbandsveranstaltungen sind folgende:

1. 17. bis 25. Mai: Prinz Heinrich-Flug. Meldestelle: Straßburg i. E., Blauwolkengasse 21.

2. 30. Mai bis 6. Juni: Dreiecksflug der Flugplätze Johannisthal, Leipzig und Dresden. Meldestelle: Berlin W. 25, Potsdamerstraße 112.

3. 14. bis 21. Juni: Ostmarkenflug. Meldestelle: Westpreußischer Verein für Luftschiffahrt, Danzig-Langfuhr, Technische Hochschule.

4. 12. bis 19. Juli: Flugwoche Gelsenkirchen. Meldestelle: Westdeutsche Fluggesellschaft Gelsenkirchen.

5. 1. bis 9. August: Warnemünder Wasserflug-Wettbewerb. Meldestelle: Berlin W. 30, Nollendorfplatz Nr. 8.

6. 27. September bis 4. Oktober: Herbstflugwoche Johannisthal, verbunden mit dem Flug »Rund um Berlin«. Meldestelle: Berlin W. 9, Linkstraße 28.

7. 10. bis 15. Oktober: Süddeutscher Rundflug. Meldestelle: München, Residenzstraße 27.

Weiters schreibt das Kuratorium der deutschen Nationalflugspende beträchtliche Summen

für Leistungen deutscher Piloten aus. Es unterscheidet zwischen »Städteflügen« und »Rentenflügen«. Die ersteren entsprechen den bisherigen Prämien für Stundenflüge, doch werden die 1913 mit 1000 M. pro Stunde dotierten Flüge über Flugplätzen nicht mehr gewertet. Nur der Überlandflug gilt und nur Flüge über zwei Stunden werden berücksichtigt. Die Bedingungen der Rentenflüge weichen von denen des Vorjahres nicht ab.

Als einer der bedeutendsten technischen Wettbewerbe sei schließlich noch die Motorenkonkurrenz um den Preis des deutschen Kaisers (100.000 M.) genannt.

EXPLOSIONSGEFAHR BEI MOTORBALLONS.

Die Katastrophe des Zeppelin-Luftschiffes »L. 2« hat Anlaß zu reger Beschäftigung mit der Explosionsgefahr von Motorballons gegeben.

Der Quellen für die Explosion sind nicht wenige. Es scheint, daß schon die Reibung von Metall- und Stoffteilen unter unglücklichen Umständen eine Entzündung des Gases — wahrscheinlich durch elektrische Funkenbildung — zur Folge haben kann. Die Explosion gestrandeter Ballons, z. B. des Zeppelin-Ballons bei Echterdingen, wurde so erklärt. Eine neuere Quelle für Entzündung durch Elektrizität bilden nach dem Urteil mancher Autoren die funkentelegraphischen Apparate.

Die wichtigste Gefahrenquelle sind selbstverständlich die Motoren. Eine Zusammenstellung der Hauptmomente, wodurch sie das Luftschiff bedrohen, wurde unlängst von der »Frankfurter Zeitung« geliefert. Diese Momente sind, in kurzer Wiedergabe, die folgenden:

Die Abstellung der Zündung während des Motorenbetriebes hat ein Ansammeln der Gase in dem Auspufftopf zur Folge. Bei Wiedereinschaltung der Zündung sind dann in dem Vergaserrohr und Auspufftopf benzinreiche Gase vorhanden, die eine große Flammenwirkung haben und somit leicht sündend auf die Umgebung wirken können, besonders dann, wenn zündende Massen oder Gas in der Nähe sind.

Bei Festsetzen des Saugventils während des Motorenbetriebes werden durch den Kolben Gase angesaugt. Diese Gase werden, da das Ventil offen ist, zum Teil wieder zurückgedrückt. Es bildet sich hierbei ein Gegendruck zur Düsenöffnung, der das Benzin durch den Düsenkanal aus dem Schwimmergehäuse zum Überlaufen bringen kann. Schlägt in diesem Moment der Zündfunken des Zünders ein, der das noch vorhandene Gemisch im Zylinder zur Entzündung bringt und dieses durch das geöffnete Saugventil weiter entzündet, so ist die Möglichkeit eines Vergaserbrandes gegeben.

Bei verhältnismäßig kleiner Düse wird das Gasgemisch benzinarm; es kann ein Rückschlag nach dem Vergaser, Zündung des Vergasers und eventuell eine weitere Explosion durch Gasgemisch, das im Bedienungsraum existiert, eintreten. Dies dürfte freilich nur dann vorkommen, wenn eine neue Düse eingebaut wird, die nicht vorher ausprobiert war.

In den Auspuffgasen glaubt der Verfasser keine Gefahrenquelle erblicken zu sollen, worin ihm allerdings andere Urteile entgegenstehen.

Der Unfall des »L. 2« wird in einem Berliner technischen Blatte auf Rußfunken zurückgeführt, die aus der vorderen Maschinengondel von den hinteren Propellern schräg den Tragkörpern entlang angesaugt wurden, wobei ein solcher Funken bei Berührung der porösen äußeren Schutzhülle sehr leicht ein paar Kubikzentimeter eines äußerst zündfähigen Gasgemisches erreicht haben kann. Es wird weiter gesagt, zwar enthalte der offene Auspuff eines Benzinmotors infolge seines Gehaltes an Öldämpfen niemals Rußfunken von erwähnenswerter Brenndauer; dagegen berge jeder Auspufftopf oder Schalldämpfer die Gefahr in sich, daß er bei starkem Ölen des Motors auf seinen großen inneren Oberflächen noch verbrennungsfähige Rußschichten ansammle, die bei Vergaserrückschlägen mit großer Gewalt entzündet herausgeworfen werden; eine Erhöhung der Explosionssicherheit werde mit diesen Auspufftöpfen auf keinen Fall erzielt und als Schalldämpfer seien sie auch nur von sehr geringem Wert, da sich Sechszylindermotoren von so hoher Leistung nur mit ganz unanehmbaren Kraftverlusten für die Kriegstechnik genügend dämpfen lassen.

Es fehlt nicht an Vorschlägen, die Bildung von Knallgas unter dem Ballonkörper hintanzuhalten. Es scheint jedoch, daß man sich in dieser Beziehung nicht allzuviel versprechen dürfe.

In einer Versammlung des Vereines deutscher Chemiker hielt kürzlich Professor Pictet aus Genf einen Vortrag, der dieses Thema berührte. Professor Pictet lenkte die Aufmerksamkeit seines Auditoriums auf den Vorschlag des dentschen Ingenieurs Arno Börner und anderer Fachmänner, die mit Wasserstoffgas gefüllten Zellen des Ballons mit einem chemischen Panser aus Stickstoffgas zu umgeben. Das die Zellenhüllen durchdringende Wasserstoffgas gelangt dann nicht mehr in den Luftmantel, der z. B. bei dem Zeppelin-Ballon die Gaszellen umgibt und hier das gefährliche Knallgas erzeugt, sondern diffundiert nur noch in Stickstoff, so daß eine Bildung von Knallgas oder überhaupt eines explosiblen Gasgemisches unmöglich werden soll. Da Stickstoff um 3 Prozent leichter ist als Luft, so könnte man sogar meinen, daß das Luftschiff durch diesen Stickstoffpanser an Auftrieb gewänne, wenn nicht, wenigste ns bei dem Börnerschen Projekt, eine Reihe von Ausgleichballonnetts erforderlich wären, die bei dem Steigen und Abnehmen des Gasdruckes je nach der Höhenlage, in der sich der Luftkrenser befindet und nach den Temperatur verhältnissen die richtigen Spannungsverhältnisse im Innern des Luftriesen aufrechterhalten sollen. Das dadurch hinzukommende Gewicht an Ballonstoff wird aber eine weit höhere Belastung erzeugen, als dem durch die Stickstoffüllung des Mantels und der Ausgleichsballonnetts gewonnenen Auftrieb entspricht. Graf Zeppelin hat an dem Ungerschen Ballon scharfe Kritik geübt, gerade wegen der dort angewendeten und von ihm selbst schon im Anfang verworfenen Ausgleichsringe, die bei Unger die Stelle der genannten Ballonnetts vertreten.

Professor Pictet sprach auch über die Motorenfrage. Bei den feuergefährlichsten aller Fahrzeuge hat bis jetzt nur der feuergefährlichste aller Motoren, der Benzinmotor, zum Antrieb Verwendung finden können. Die Annahme, daß wir nur in dem flüchtigen und leicht brennbaren Benzin einen Wärme- und Kraftspeicher besäßen, der geringes Gewicht mit höchster Leistungsfähigkeit verbinde, wäre freilich irrig. Das dickflüssige, schwer entzündbare sogenannte Rohöl enthält pro Gewichtseinheit fast dieselbe Wärmemenge wie das Benzin und wird sogar heute schon im Diesel-Motor überall mit einem um 50 Prozent höheren Nutzeffekt als das Benzin zur mechanischen Arbeitsleistung verwendet. Aber es fehlt noch viel dahin, daß man den Diesel-Motor als Luftschiffmotor brauchen könnte.

Diesel selbst, dessen tragisches Ende jüngst in der ganzen Kulturwelt die lebhafteste Teilnahme hervorrief, hat schon im Jahre 1908 versucht, einen Automobilmotor nach seinem System zu schaffen. Der Antomobilmotor ist aber bekanntlich der Vater des Luftschiff- und Flugzeugmotors und der Klein-Diesel-Motor mag vielleicht wenigstens hinsichtlich seiner Zündungs- und Arbeitsweise als Vorbild für den Luftschiffmotor der Zukunft in Betracht kommen. Das Diesel-Zündverfahren besteht darin, daß die für jeden Arbeitsprozeß eingespritzte Rohölmenge durch die hohe Eigentemperatur der im Zylinder komprimierten Luft zur Entflammung gelangt. Es entfällt also die Möglichkeit einer äußeren Funkenbildung, die infolge der früher angewandten offenen Zündflamme und des heute üblichen Magnetzündapparates Luftschiffexplosionen herbeigeführt hat. Gleichwohl ist der heutige Diesel-Motor sowohl wegen seines hohen Gewichtes, wie auch wegen der mit den angewandten hohen Drucken bis zu 40 Atmosphären verbundenen Erschütterungen im Betrieb zum Luftschiffmotor gänzlich ungeeignet. Der heutige mit Benzin betriebene Luftschiffmotor wiegt etwa 4 *kg* pro erzeugte Pferdestärke, der normale Diesel-Motor mehr als das Zehnfache. Auch ist eine leichte Luftschiffgondel nicht das geeignete Fundament, um starke Betriebserschütterungen aufnehmen zu können.

Die Gefahren des Motorballons werden sich, wie aus allem hervorgeht, nicht so leicht beseitigen lassen.

WELTREKORDS IM KUGELBALLON.

VON BITTERFELD ZUM URAL!

87 STUNDEN IM BALLON!!

Kurz vor Schluß des Jahres 1913 hat sich auf dem Gebiete des Ballonsports noch ein gewaltiges Ereignis vollzogen. Es wurden nämlich mit einem Schlage der Weltrekord der Distanz und jener der Fahrtdauer übertroffen. Der erstere war noch kein alter Rekord: René Rumpelmayer hatte ihn geschaffen, als er vom 26. bis 28. März 1913 mit Madame Goldschmidt von Paris aus nach Charkow in Rußland fuhr und so 2420·65 *km* zurücklegte. Viel länger bestand schon der Dauerrekord, und zwar auf einer so stattlichen Höhe, daß man ihu fast wie etwas Unerreichbares ansehen konnte: es war die berühmte Leistung des seither leider verstorbenen schweizerischen Obersten Schaeck, welcher gelegentlich des Gordon Bennett-Wettbewerbes von 1908 an den Tagen vom 11. zum 14. Oktober mit dem Ballon »Helvetia« nicht weniger als 73 Stunden in der Luft blieb. Diese Ziffer, die geradezu märchenhaft klang, ist nun von deutschen Kämpen des Ballonsports gar auf 87 erhöht, der Distanzrekord aber auf 2750 *km* verbessert worden.

Die Helden der sensationellen Fahrt sind die Herren Hugo Kaulen, Bruno Krefft und Alfred Schmitz. Hugo Kaulen vom Niederrheinischen Verein für Luftschiffahrt war der Führer der denkwürdigen Reise. Durch seine Tat ist zum erstenmal der Distanzrekord von Frankreich nach Deutschland gewandert, um mit dem der Schweiz abgerungenen Dauerrekord in einer Hand vereinigt zu werden — so wie seinerzeit Graf de La Vaulx beide Rekords für Frankreich inne hatte.

Der Ballon, mit dem sich das große Ereignis vollzog, war der 1600 m^3 fassende neue »Duisburg«. Führer Hugo Kaulen und seine Begleiter Schmitz und Krefft bestiegen den Ballonkorb am 13. Dezember nachmittags. Um $^1/_4$4 Uhr erhob sich der »Duisburg« von Bitterfeld aus bei einem lebhaften Wind, der den Start nicht eben leicht machte. Außer den nötigen Ausrüstungen führten die Reisenden 39 Säcke Ballast zu je 20 *kg* mit sich.

Die ursprüngliche Richtung des Windes, der nach Ostsüdost bließ, und mehr noch eine in der Höhe wahrzunehmende Drehung gegen Süden ließ in den Luftschiffern die angenehme Erwartung aufkommen, über die Türkei, etwa über Konstantinopel, nach Kleinasien getragen zu werden; eine Aussicht, die ebenso des seltenen und geographisch interessanten Zieles, als des zur Winterszeit doppelt erwünschten Südklimas wegen sehr erfreulich war. Es sollte aber, wie man sehen wird, ganz anders kommen.

Um $^1/_4$5 Uhr überflogen die Luftschiffer Torgau, zwei Stunden später Görlitz. Bei der Annäherung an die russische Grenze beschlossen sie, sich in einer genügenden Höhe zu halten, um den zu gewärtigenden Gewehrkugeln der russischen Grenzsoldaten zu entgehen. Sie flogen in 1400 *m* Höhe dahin, kamen um 8 Uhr an Breslau südlich vorbei, folgten danu der Bahnlinie über Oppeln nach Myslowitz—Kattowitz und passierten mehrmals die russische Greuze.

Nach Mitternacht gelangten die Luftschiffer über galizisches Gebiet. Sie passierten um 1 Uhr nachts Limanowa und fuhren längs des Nordrandes der Hohen Tatra weiter. Der Wind drehte sich nach und nach merklich nach links; mit der Aussicht auf Kleinasien war es also vorbei, doch meinteu die Luftschiffer, immerhin aufs Schwarze Meer zu getrieben zu werden; sie waren entschlossen, es gegebenenfalls zu überqueren.

Am 14. Dezember um $^1/_4$7 Uhr morgens kamen die Aëronauten wieder nach Rußland. Die Grenzkosaken beschossen den Ballon, doch war dieser in 1400 *m* Höhe dem Bereich der Gewehrkugeln entrückt. Immer mehr drehte sich der Wind nach links; der Kurs des Ballons

wendete sich somit von Süden immer weiter ab und wurde gegen Mittag rein östlich. In den unwirtlichen Gegenden, die jetzt überflogen wurden, konnte der Lauf des Ballons nicht genau bestimmt werden. Nur die eine Orientierung war möglich: daß nämlich in der Nacht vom 14. auf den 15. Dezember der Dnjepr passiert wurde.

Am 15. Dezember gegen 5 Uhr morgens, als der Ballon in nur 150 *m* Höhe dahinsegelte, bemerkten die Luftschiffer ein großes Rudel Wölfe, das ruhig auf einer Waldlichtung stand und dem Ballon nachsah. Kurz darauf zog eine Karawane von etwa zwanzig Schlitten dahin, deren Insassen ein lebhaftes Gewehrfeuer auf den Ballon, der ganz vierte Nacht hindurch wurde scharf auf die sehnlichst erwartete Bahnlinie aufgepaßt und bald die genaue Orientierung durch Feststellen der Krümmungen des Kamaflusses, der mehrmals überflogen wurde, wieder erlangt. Endlich, am fünften Tag morgens 6 Uhr, tauchte rechts vorne in der Fahrtrichtung eine große Stadt auf, die nur Perm sein konnte, und gleich darauf überflog der Ballon die seit 86 Stunden erwartete Bahnlinie.

Die Landung erfolgte bei fast völliger Windstille am 17. Dezember um $^1/_8$7 Uhr morgens mitteleuropäischer Zeit nach 87stündiger Fahrtdauer bei dem Dorf Missy an der Bahnlinie, 25 *km* westlich von Perm.

DIE MANNSCHAFT DES »DUISBURG«

abgeben. Um den Kugeln zu entgehen, die dicht am Korb vorbeipfiffen, wurde stark Ballast gegeben, wodurch der Ballon zu steigen begann, die Wolkendecke durchstieß und nun in 2000 *m* Höhe bei 8 Grad Kälte, aber schönem warmem Sonnenschein den Tag über dahinzog. Die Geschwindigkeit nahm jetzt deutlich ab und die Richtung drehte sich allmählich weiter links, bis sie am Schluß der Fahrt eine beinahe nördliche war. Um $^9/_4$12 Uhr in der Nacht passierte der Ballon einen breiten Fluß, der nur die Wolga sein konnte, denn vorher war man stundenlang über das Wolgagebirge geflogen.

Schon lange war keine Bahnlinie im Gesichtskreis der Luftschiffer gewesen, deren Trachten jetzt dahin ging, unter allen Umständen die einzige, noch in der Fahrtrichtung liegende Bahn Petersburg—Sibirien zu erreichen. An dem Schlagen der Dorfuhren, die zwei Stunden gegen die mitteleuropäische Zeit vorgingen, konnte die zurückgelegte Entfernung ziemlich genau festgestellt werden.

Sehr erstaunt und froh waren die Luftschiffer, daß man ihnen gestattete, ohne jede Schwierigkeit nach Moskau abzureisen. Dort freilich wurden sie nach 42stündiger Bahnfahrt sofort von der Gendarmerie am Bahnhof in Empfang genommen und in das Polizeigefängnis gebracht, wo sie drei Tage und Nächte festgehalten worden, bis ihre Freilassung verfügt wurde und sie nach einer strapaziösen, aber ereignisreichen Woche heimkehren konnten.

Obenstehendes Bild zeigt die Mannschaft des »Duisburg«; jene drei Herren, welche die erstaunliche Luftreise ausgeführt haben: in der Mitte sieht man den Führer Hugo Kenlen, links Alfred Schmits, rechts Bruno Krefft.

Wie es scheint, ist der Distanzrekord neuestens abermals verbessert worden, und zwar wieder durch einen deutschen Ballon. Ingenieur Berliner flog nämlich am 14. bis 15. Februar 1914 mit dem Ballon »S. S.« von Bitterfeld nach Kirgischan im russischen Gouvernem

Perm am Ural. Die zurückgelegte Strecke soll über 3000 *km* betragen, doch hat noch keine offizielle Überprüfung der Angaben stattgefunden. Ingenieur Berliner ist von den russischen Behörden unter der Anschuldigung der Spionage verhaftet und bisher nicht freigelassen worden.

DER MONTBLANC ÜBERFLOGEN!

PARMELIN FLIEGT GENF—AOSTA!

Dem Schweizer Aviatiker Agenor Parmelin ist der stolzeste Alpenflug gelungen, für den Europa Ranm gewährt: er bat im Aëroplan den Montblanc bewältigt. Von Genf kommend, überflog er den höchsten Gebirgsstock unserer Alpen, den ragenden Gipfel um 500 *m* übertreffend, und landete nach nicht ganz zweistündiger Fahrt in Aosta in Italien.

Agenor Parmelin war längere Zeit Chefpilot der Deperdussin-Werke. Seit kurzem wieder in der Heimat tätig, faßte er den Entschluß zu dem großen Wagestück: er wollte von Genf aus über den Montblanc nach Italien fliegen. Schon im Januar hielt er sich in Genf zu dem Unternehmen bereit. Am 5. Februar glaubte er bestimmt, es ausführen zu können, mußte indes unerwarteter meteorologischer Verhältnisse wegen davon abstehen.

Am 11. Februar kam der große Flug zu stande. Mit einem Deperdussin-Apparat erhob sich Parmelin um 1 Uhr 39 Minuten vom Flugfeld Collex-Bossy nächst Genf bei nebelfreiem, prachtvollem Wetter. Oberstleutnant Borel vom Schweizer Aëro-Klub kontrollierte den Start, dem zahlreiche Zuschauer beiwohnten. Parmelin stieg sofort in eine Höhe von 600 *m* und schlug ostsüdöstliche Richtung ein.

Gegen $^1/_4$3 Uhr überflog Parmelin den Montblanc in 5300 *m* Höhe. Er landete um $^1/_2$3 Uhr am Südostfuße des Bergriesen in Courmayeur. Nach ganz kurzer Rast setzte er die Reise fort, denn er wollte nach Turin gelangen, wie er es vorher angekündigt hatte. Auf seinem Wege dahin hatte er Aosta zu passieren. Dort waren auf Anordnung der Turiner Fluggesellschaft Vorbereitungen getroffen, um dem kühnen Flieger die Wegrichtung nach Turin zu weisen. Gegen 3 Uhr wurde Parmelin in über 1000 *m* Höhe sichtbar und eine mächtige Bewegung ergriff die Harrenden. Gegen Turin lag jedoch starker Nebel und Parmelin zog daher vor, bei Aosta zu landen. Der Abstieg geschah mit vollkommener Sicherheit in einem schönen Gleitflug. Die inzwischen zusammengeströmte Menge bereitete Parmelin einen enthusiastischen Empfang. Der Flieger hatte stark unter der großen Kälte gelitten, war aber im übrigen in bester Verfassung.

Parmelin gab nach der Landung folgende Schilderung seines sensationellen Fluges:

»Das nebelige Wetter der letzten Tage bat mich immer hingehalten. Ich habe den ersten Tag der Klärung der Atmosphäre sofort benützt. Zu meinem Fluge diente mir derselbe Apparat, mit dem ich seinerzeit bei dem großen Gordon-Bennett-Rennen den dritten Preis gewann und der mit einem 80 H. P.-Motor ausgestattet ist. Bei der Abfahrt in Genf waren zahlreiche Freunde und Bekannte anwesend. Nach einigen Versuchsrunden flog ich direkt auf den Montblanc zu, dessen schneebedeckter Gipfel sich gegen den blauen Himmel deutlich abzeichnete. Ich glaubte zuerst, niedergehen zu müssen, da der Motor meines Apparates anfänglich sehr schlecht funktionierte, schließlich nach längeren Versuchen gelang es mir, ihn zu regelmäßigem Arbeiten zu bringen.

Über dem Sabre-Tal angelangt, erhob ich mich zu einer Höhe von 3000 *m*, stieß jedoch hier auf sehr starke Luftströmungen, so daß ich fortwährend befürchten mußte, aus der Richtung gedrängt zu werden. Nur mit großer Mühe gelang es mir, in gerader Linie zu bleiben und die nötige Höhe zu erreichen. Gerade über dem Berge herrschte eine furchtbare Kälte, so daß ich heftige Schmerzen in Schultern, Armen und Händen verspürte.

Beim Abstieg stieß ich wieder auf starke Windströmungen, die mehrfach meinen Apparat vollkommen nach der Seite drängten. Ursprünglich beabsichtigte ich, bis nach Turin weiter zu fliegen, jedoch wurde der Nebel dann über dem Berge so stark, daß mir jede Aussicht unmöglich war und ich schließlich froh sein mußte, im Aosta-Tal einen günstigen Landungsplatz zu entdecken, wo ich niedergehen konnte. Bei der Landung wurde die Schraube meines Apparates beschädigt. Ich begebe mich nach Genf zurück und will von dort aus einen Flug quer durch Italien antreten.«

NEUE HÖHENWELTREKORDS.

LEGAGNEUX FLIEGT 6150 METER!

NEWBERY ERREICHT 6220 METER!

Am 22. Dezember 1913 hat zum erstenmal ein Flieger den sechsten Kilometer der Höhe nach vollendet. Georges Legagneux ist es, der im Flugzeug als Erster mehr als 6000 *m* hoch gelangte. Der Weltrekord stand auf 5880 *m* und Legagneux übertraf diese Ziffer um 270 *m*.

Schon vor einiger Zeit hatte der genannte, als Hochflieger schon bewährte Pilot einen Angriff auf die von Perreyon geleisteten 5880 *m* versucht, und zwar in Villacoublay bei Paris. Schneidende Kälte hielt damals den Flieger ab, sein Unternehmen ganz zu vollenden, obgleich eine achtenswerte Höhe (5700 *m*) erreicht wurde. Legagneux fand es demnach ratsam, seinen nächsten Versuch in einem milderen Klima vorzunehmen, und diese Maßregel bewährte sich trefflich.

Legagneux begab sich an die französische Südküste, nach Fréjus, wo die Marine ein Flugfeld besitzt. Dort kam die große Leistung zu stande. Am 22. Dezember stieg Legagneux mit einem 80pferdigen Nieuport-Eindecker (der sogenannten Kavalleritetype) um 11 Uhr 46 Minuten mittags bei überaus klarem Wetter auf. Er stieg schnell in die Höhe. Nach seinen Angaben soll er sich in 4000 *m* beim Steigen gewissermaßen behindert gefühlt haben. Der Motor zog gut, die Maschine kämpfte aber gegen einen außergewöhnlichen Widerstand, der jedenfalls durch irgend eine Eigentümlichkeit der Atmosphäre erregt wurde. Legagneux glaubte schon aufgeben zu müssen, als bereits die Maschine wieder zu steigen anfing. Der Pilot atmete von nun an Sauerstoff ein. Als der Barograph 6150 *m* anzeigte, der Weltrekord also um 270 *m* übertroffen war, begann Legagneux den Abstieg und gelangte in wenigen Minuten zum Boden zurück. Sein Flug hatte bloß 49 Minuten gedauert.

Georges Legagneux hat uns schon zum dritten Male den Höhenweltrekord an seinen Namen geheftet. Dabei war jedesmal er es, der den Rekord auf den nächsten Tausender brachte. Er erhob ihn am 9. Dezember 1910 von 2960 (Johnston?) auf 3100, am 17. September 1912

von 4960 (Garros) auf 5450 und jetzt von 5880 (Perreyon) auf 6150 *m*.

Wie rasch der Höhenweltrekord von Jahr zu Jahr gestiegen ist, zeigt nachstehende Übersicht. Es sei daran erinnert, daß der erste offizielle Höhenrekord von Henry Farman geschaffen wurde und 25 *m* betrug.

1908	100 *m*	W. Wright
1909	458 *m*	Latham
1910	3100 *m*	Legagneux
1911	3950 *m*	Garros
1912	5601 *m*	Garros
1913	6150 *m*	Legagneux

Die bedeutendsten Höhenleistungen der letzten Jahre waren: Legagneux (Pau, 9. Dezember 1910) 3100 *m*; Loridan (Monrmelon, 9. Juli 1911) 3900 *m*; Capitain Félix (Etampes, 5. August 1911) 3350 *m*; Garros (Paramé, 4. September 1911) 3950 *m*; Garros (Honlgate). September 1912) 5000 *m*; Legagneux (Issy, 17. September 1912) 5450 *m*; Garros (Manouba, 11. Dezember 1912) 5601 *m*; Perreyon (Buc, 13. März 1913) 5880 *m*.

Am 10. Februar gelang es dem argentinischen Flieger Newbery, bei Buenos Aires eine noch größere Höhe zu erklimmen als Legagneux. Er gelangte nämlich auf 6220 *m*. Damit ist nun zwar die Leistung des Franzosen überboten, der Weltrekord gilt aber nicht als geschlagen, denn dazu ist nach den Regeln der F. A. I. ein Übertreffen um 150 *m* notwendig. Der Weltrekord verbleibt somit vorläufig in den Händen von Legagneux.

DAUERWELTREKORD.

LANGER FLIEGT 14 STUNDEN!

INGOLD FLIEGT 16½ STUNDEN!!

Schon seit längerer Zeit hegte der deutsche Flieger Brnno Langer, Pilot der Berliner Luftfahrzeng-Gesellschaft, den Plan, den Danerweltrekord zn verbessern. Er ließ deshalb in seinen Pfeil-Doppeldecker »Roland« einen neuen Benzintank einbanen, der 580 *l* faßt. Am 3. Februar machte sich Langer in Johannisthal an die gewaltige Aufgabe. Er nahm außer der riesigen Menge Benzin 50 *kg* Öl an Bord und versah sich reichlich mit Nahrungsmitteln, Thermosflaschen und warmer Kleidung. Er startete nm 8 Uhr 8 Minnten morgens.

Trotz der ungemein schweren Belastnng erhob sich der Flugapparat bereits nach 150 *m* Anlanf. In wechselnder Höhe — durchschnittlich in 800 *m* — kreiste nnn der junge Pilot mit bewnndenswerter Gednld und Ausdaner über dem Flugplatz nnd dessen Umgebung. Um die Mittagsstunde schwebte der »Roland« ca. 1500 *m* hoch über Johannisthal, gegen Abend suchte er tiefere Luftschichten anf.

Am Abend begann eigentlich erst der schwierigste Teil von Langers Aufgabe, denn die Kälte machte sich nach Sonnenuntergang sehr empfindlich bemerkbar. Dazu kamen die körperliche und seelische Ermattnng und die Dunkelheit, die die Orientierung sehr erschwerte. Doch die Flngplatzverwaltung hatte vorgesorgt. Bei Einbruch der Finsternis flammten die drei mächtigen Lanchtfener des Platzes anf nnd erleichterten zusammen mit den Glühbirnen auf der Trihünenseite dem einsamen Flieger, der am dnnklen Nachthimmel unermüdlich Rnnde um Rnnde znrücklegte, seinen langen Weg.

Um 9 Uhr 32 Minnten abends hatte Langer den Rekord von Fonrny geschlagen, den dieser am 11. September 1912 aufgestellt hatte. Und drei Viertelstunden später, nm 10 Uhr 15 Minnten, landete der zähe Pilot, durchfroren nnd müde, aber wohlbehalten nächst dem Wight-Schnppen anf dem Flugplatze.

Langer war im ganzen 14 Stnnden nnd 7 Minnten in der Luft und überbot die Leistnng von Fonrny (13 Stnnden 24 Minuten) nm 43 Minnten. Außerdem hat er mit einer Flngstrecke von 1400 *km* die seinerseit von dem Franzosen bedeckte Strecke von nur 733 *km* fast verdoppelt.

Bruno Langer hat mit seiner prächtigen Dauerleistung die für den längsten deutschen Danerflug ohne Zwischenlandung ausgesetzte Rente der Nationalflugspende von 2000 Mark monatlich gewonnen, die ihm ansbezahlt wird, bis ein anderer Flieger seine Zeit schlägt, aber nur bis znr Gesamthöhe von 10.000 M.

Der Doppeldecker, der Langer bei dem Rekordflug znm Siege getragen hat, ist von dem früheren Mitarbeiter Bombards, dem österreichischen Diplomingenieur Ockermüller, konstruiert worden. Er ist eine Militärmaschine von 13 *m* Spannweite nnd typischer Pfeilform. Der geschlossene Kumpf trägt vorn einen 100 H. P.-Mercedes-Motor mit Heine-Propeller. An dem Apparat waren für den Danerflng keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen worden. Man hatte nur den schon erwähnten Riesentank eingehant.

Nach dem Flug gab Langer an, dieser habe ihm weniger Schwierigkeiten gemacht, als er vorausgesetzt hatte. Das gleichmäßige Funktionieren von Flugzeng nnd Motor enthob ihn fast jeder Arbeit. Da auch das Wetter günstig war, konnte er den Apparat mitnnter für längere Zeit ganz sich selbst überlassen nnd nur seine Füße betätigten das Seitensteuer. Er rauchte, las — kurz, beschäftigte sich so gnt es ging, nm von der Eintönigkeit des Fluges nicht überwältigt zu werden.

Es ist das erste Mal, daß ein Deutscher den Danerweltrekord im Einzelflnge geschaffen hat.

Brnno Langers Leistnng wurde bald übertroffen, ohne daß jedoch sein Weltrekord nmgestoßen worden wäre. Am 7. Februar flog nämlich Karl Ingold über Land 16½ Stnnden ohne Unterbrechnng; er überflügelte damit Langer nm 2½ Stnnden, doch gehört seine Leistnng nicht nnter die offiziell znlässigen Formen der Danerrekorda, was freilich nicht hindert, daß sie eine bewnndernswerte Tat ist nnd die größte Anerkennung verdient.

Karl Ingold stieg nm 8 Uhr 35 Minnten morgens mit einem Aviatik-Doppeldecker in Möhlhausen im Elsaß anf. Der Flng ging durch ganz Mitteldentschland nnd einen Teil Norddentschlands. In Möhlhausen i. Th. wurde Ingold um 11 Uhr 45 Minuten beobachtet, über Naumburg nm 12 Uhr 45 Minuten, in Riesa bei Dresden nm 2 Uhr, in Torgan a. E. nm 2 Uhr 50 Minnten, über Kottbus nm 2 Uhr 15 Minnten nnd über Forst nm 3 Uhr 35 Minnten. Ingolds Flng war aber besonders in seiner letzten Etappe eine sportliche Leistung von besonderer Bravour. Es war bereits stockfinstere Nacht, als er an das Allgäuer Gebirge kam, ohne die Möglichkeit zu besitzen, gleich zu landen oder sich für einen Flng nach einem geeigneten Landnngsplatz zu orientieren. Er kehrte, obgleich er zn Tode ermüdet war, nm nnd landete von dem durch den Nebel gedämpften Lichterschein Münchens angesogen, in dessen Nähe im Forstenrieder Park. Ingold hat in 16 Stnnden 20 Minuten 1600 *km* Weges znrückgelegt.

DIE VERBOTSZONEN.

Das Ministerium des Innern hat am 18. Dezember jene schon lange erwartete Kundmachung erlassen, wodurch eine Modifikation der Verbotszonen eintritt. Die Kundmachung lautet:

»In Abänderung der Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 20. Januar 1913, R.-G.-Bl. Nr.. 11, werden im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912, R.-G.-Bl. Nr. 240, folgende Gebiete als »Verbotszonen« für Luftfahrzeuge erklärt:

1. Im Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau und im Herzogtum Bukowina:

a) das Gebiet um Krakau, und zwar innerhalb der Begrenzungslinie: Straße von Niepolomice zur Weichsel, dann Reichsgrenze bis zum Fahrwege nach Kreszowice, dann Straße über Rybna, Czernichow, Przytkowice, Kalwarya, Izdebnik, Mydenice, Gdow, Ksiasnice nach Niepolomice;

b) das Gebiet um Przemysl—Jaroslau, und zwar innerhalb der Begrenzungslinie: Reichsgrenze vom Ostufer des San bis zur Niederung des Pancka- und Brusienkabaches bei Lubliniec, dann Fahrweg und Straße von Lubliniec über Cieszanow, Lubaczow, Chotyniec, Maluow, Moscisko, Husakow, Fahrweg östlich von Mizyniec nach Nowe Miasto, Rybotycze, Bircza, Iskan, Pruchnik, Nanczuga, Przeworsk, Dembno bis zum San, dann dieser Fluß bis zur Reichsgrenze;

c) das Gebiet zwischen der Reichsgrenze und der Begrenzungslinie: Straße über Stojanow, dann Bahn bis Zoltance, dann Fahrweg nach Kulikow-Zarudce bis zur Bahnkreuzung, dann Bahn über Szczerzec bis Rozwadow, dann Straße über Zydaczow, Zurawno, Siwka, dann Straße und Weg über Komarow nach Jesupol, Tlumacz, Horodenka, Sniatyn, dann Straße und Bahn nach Nowosielica.

2. In der gefürsteten Grafschaft Tirol das Gebiet zwischen der Reichsgrenze gegen die Schweiz und Italien, der Landesgrenze gegen Kärnten und der Straße Martinsbruck—Nanders—Reschenscheideck—Schlanders—Spondinig—Prad—Latsch, dann Wege nach St. Gertraud im Ultentale, dann Wege nach Sta Bernardo im Valle di Rabbi, dann diesem letzteren Tale und dem Noce bis zur Einmündung in die Etsch, dem Flußlaufe der Etsch und Eisack bis Franzensfeste und der Bahnlinie Franzensfeste—Brueneck—Toblach bis zur Landesgrenze.

3. Im Herzogtum Kärnten das Gebiet zwischen dem Flußlaufe der Dran von Greifenburg bis Villach, der von Villach auf den Wurzenpaß führenden Straße bis zur kärntnerisch-krainischen Grenze, dieser Landesgrenze und weiter der Landesgrenze zwischen Kärnten und der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska, der Reichsgrenze bis Poutebba und dem Bombaschgrahen, der Sattelhöhe des Naßfeld, dem Trögelbache bis Watschig und der Straße Watschig—Hermagor—Weißbrach—Greifenburg.

4. In der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska:

a) Das Gebiet nördlich der Bahnlinie Haidenschaft—Görz—Cormons—Reichsgrenze;

b) das Gebiet südlich der Bahnlinie Triest—Nabresina—Cervignano, dann der Bahn und Straße über Aquileia nach Grado einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

5. Die Stadt Triest mit ihrem Gebiete einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

6. In der Markgrafschaft Istrien:

a) Das Gebiet nördlich der Bahnlinie Triest—Capodistria und der Straße nach Pirano einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer;

b) das Gebiet südlich der Bahnlinie Rovigno—Pisino und der Straße Pisino—Pedena—Fianona einschließlich aller zur Markgrafschaft Istrien gehörigen Inseln, die westlich des Canale di Mezzo und des Quarerolo liegen, und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

7. Im Königreiche Dalmatien:

a) Das Gebiet zwischen der Bahnlinie Spalato—Sinj, dann der Straße über Muc, Dynis, Benkovac, Vrana nach Zaravecchia, einschließlich aller südwestlich dieses Rannes und nordwestlich der Insel Brazza gelegenen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer;

b) das Gebiet Ragusa—Bocche di Cattaro—Santomore, und zwar südwestlich der Reichsgrenze, beziehungsweise der dalmatinisch-hercegovinischen Landesgrenze bis Uskoplje, dann der Hafen von Gravosa, inklusive der Halbinsel Lapad und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

Heinold m. p.«

PILOTENDIPLOME.

Zur Erlangung des Diploms für Lenkballonführer und aviatische Piloten gibt es jetzt neue Bestimmungen. In der Sitzung der Fédération Aéronautique Internationale vom 2. August 1913 wurden nämlich die bisherigen diesbezüglichen Vorschriften wie folgt abgeändert und seit 1. Jannar 1914 ist die neue Fassung in Kraft.

I. Lenkballonführer.

Der Bewerber hat nachzuweisen:

A. Den Besitz des Diploms der Kugelballonführung.

B. Die Ausführung von 20 Lenkballonfahrten an verschiedenen Tagen.

C. Ablegung einer technischen Prüfung.

In dem Falle, in welchen der Bewerber noch nicht im Besitze des Diploms der Kugelballonführung sein sollte, wird die Zahl der nachzuweisenden Lenkballonfahrten auf 25 erhöht.

Der Bewerber muß mindestens 21 Jahre alt sein.

Das Gesuch um das Diplom muß von zwei Lenkballonpiloten mituterfertigt sein, die bei wenigstens drei Auffstegen und Landungen des Kandidaten anwesend waren.

(Als Fahrten im Sinne der vorstehenden Bestimmungen werden nur jene angesehen, welche der Bewerber in der Führergondel absolviert und bei welchen er bei der Manövrierung des Luftschiffes aktiv beteiligt war. Überdies muß mindestens eine dieser Fahrten länger als eine Stunde gedauert haben.)

II. Aviatische Piloten.

Der Diplomwerber hat drei Prüfungsflüge auszuführen, und zwar:

A. Zwei Distanzflüge, deren jeder darin besteht, ohne Berührung des Bodens oder einer Wasserfläche eine geschlossene Rundstrecke von 5 *km* Länge zu durchfliegen. (Die Messung der Distanz erfolgt, wie weiter unten angegeben.)

B. Einen Höhenflug, der darin besteht, daß sich der Bewerber in eine Höhe von mindestens 100 *m* über den Abfingpunkt erhebt. Der Abstieg hat als Gleitflug zu erfolgen.

Bei diesen drei Prüfungsflügen hat der Prüfungsdiplomwerber allein an Bord des Flugzeuges zu sein.

Auftstege vom Wasser und Abstlege auf dieses sind nur bei einem der unter *A* anszuführenden Flüge zulässig. Die Bahn, auf welcher der Aviatiker die beiden Rundflüge zu absolvieren hat, ist durch zwei Maste abgegrenzt, welche höchstens 500 *m* voneinander entfernt sein dürfen. Nach jedesmaligem Umfliegen eines Mastes muß der Aviatiker »die Hand« (den Drehungssinn) wechseln, um den zweiten Mast zu umfliegen. Der Flug hat also in einer ununterbrochenen Reihe von Achtern zu bestehen, wobei die Schleifen der Achter immer abwechselnd den einen und den anderen Mast der zwei Maste umgreifen.

Die Distanz, welche für den zwischen zwei Kurven vollführten Flug gezählt wird, ist die Distanz, welche die beiden Maste voneinander trennt.

Für jeden der zwei Distanzflüge ist die Landung folgendermaßen zu bewerkstelligen:

1. Der Flieger hat den Boden oder eine Wasserfläche mit abgestelltem Motor zu berühren.

2. Der Bewerber muß vor dem Fluge einen Punkt angeben, an dem er zu landen beabsichtigt und hat in

einer Distanz von höchstens 50 *m* von diesem Punkte den Apparat zu vollständigem Stillstande zu bringen.

Für den Höhenflug ist für die Landung folgendes vorgeschrieben:

Der Bewerber kann ohne vorherige Bezeichnung der Landungsstelle an beliebigem Orte, jedoch in Sicht des Prüfungskommissäres, landen, doch hat der Abstieg aus 100 *m* Höhe im Gleitflug zu erfolgen. Der Motor darf erst nach vollständigem Stillstande des Flugzeuges wieder in Gang gesetzt werden.

Die Landungen müssen in normaler Weise bewerkstelligt werden. Der Kommissär hat in seinem Berichte anzugeben, unter welchen Bedingungen sie vollführt wurden.

Die verantwortlichen Kommissäre sind aus einer Liste zu wählen, welche die Sportmacht eines jeden Landes aufzustellen hat.

NEUES VON DER FLIEGERTRUPPE.

Eine wesentliche Reorganisation unseres Militärflugwesens steht für 1914 und 1915 bevor. Es wird ein eigenes Fliegerbataillon aufgestellt, das in vier Fliegerkompagnien eingeteilt ist. Jede Kompagnie wird mit 26 Flugmaschinen ausgerüstet und erhält ein Depot mit Werkstätte. Als Standorte dieser vier Kompagnien sind Wien, Krakau, Görz und Sarajevo in Aussicht genommen.

Gleichzeitig werden die bestehenden 14 Flugparks, die gegenwärtig in Fischamend, Wiener-Neustadt, Pola, Görz, Mostar, Neusatz und Krakau stationiert sind, um 12 Flugparks vermehrt.

Die Zentrale für Militäraëronautik bildet auch weiterhin die Luftschifferabteilung in Wien, deren Kommandant Oberstleutnant Uzelac ist. Die Luftschifferabteilung umfaßt: das Baureferat (Hauptmann des Ingenieur-Offizierskorps Deutelmoser und Hauptmann von Petrocy), die Materialverwaltungskommission (Präsident Major Ritter von Umlauft), die Motorprüfungsstation (Oberleutnant Mitterberger), die Stabsabteilung (Hauptmann Hofforyl), Verschubteilung (Hauptmann Hauswirth), die Werkstättenabteilung (Hauptmann von Tepser).

Ferner ist die Errichtung einer Luftfahrzeugfabrik in Budapest in Aussicht genommen, als deren vermutlicher Leiter Hauptmann von Petrocy genannt wird.

Weiters soll eine meteorologische Station zur Aufstellung gelangen, und zwar nach dem Vorbild der deutschen meteorologischen Station in Lindenberg bei Berlin, deren Leiter Dr. Assmann ist. Bei der neuen Station wird sich eine meteorologische Zentrale und eine meteorologische Zentrale und eine meteorologische Beobachtungsstation befinden. Die Zentrale dürfte an die drahtlose Station des Kriegsministeriums angegliedert werden. Von hier aus könnten sämtlichen Flugstationen auf radiotelegraphischem Wege Wettertelegramme zugesendet werden. Zu diesem Zwecke sollen auch alle Flugparks mit Radiostationen versehen werden, insoferne solche Einrichtungen nicht schon vorhanden sind. Nach Durchführung dieses Programmes wäre es möglich, eine Art Wetterwarnungsdienst für die ganze Monarchie ins Leben zu rufen, was für die Ausübung des Luftschifferdienstes von Wichtigkeit wäre.

VOM NEUSTÄDTER FLUGFELD.

Der Gemeinderat von Wiener-Neustadt befaßte sich in seiner Sitzung vom 30. September 1913 mit der Angelegenheit der Verpachtung des Flugfeldes an die Heeresverwaltung. Der Referent Gemeinderat Dr. Klinghofer führte aus, daß die Stadtgemeinde seit der Gründung des Asperner Flugfeldes schlechte Erfahrungen gemacht habe. Alle großen Preise werden dem Asperner Flugfeld zugewendet. Die Stadtgemeinde sei daher zu dem Entschluß gekommen, das ganze Flugfeld samt dem angrenzenden Exerzierplatz an die Heeresverwaltung um einen Jahrespacht von 25.000 K zu verpachten.

Das Ärar errichtet auf dem Flugfeld eine eigene Fliegerkaserne, da die meisten Fliegerpersonen aus der Monarchie hierher verlegt werden sollen.

Der Pachtvertrag, der am 22. Oktober v. J. zwischen Vertretern der Stadtgemeinde und des Kriegsministeriums stipuliert wurde, soll spätestens am 1. Januar 1916 in Kraft treten.

Nach kurzer Debatte, an der sich Bürgermeister Praschek, Vizebürgermeister Dr. Beer und Stadtrat Willar beteiligten, wurde im Sinne des Referatantrages der Pachtvertrag mit der Heeresverwaltung einstimmig angenommen.

TODESOPFER.

Am 6. Dezember stürzte in Libau der Fliegerleutnant Wachsmuth von der Libauer Werftabteilung mit seinem Passagier, dem Ingenieur Schischkow, aus etwa 80 *m* Höhe ins Meer. Wachsmuth ertrank; Schischkow wurde, allerdings schwer verletzt, gerettet.

Am 19. Dezember stürzte bei einem Probeflug in Görz der 21 Jahre alte Artillerist Eduard Binder aus Wiener Neustadt ab, welcher dem Görzer Flugplatz zugeteilt war. Er erlitt einen Schädelbruch und starb auf dem Transport ins Militärspital.

Am 29. Dezember versuchte der Döberitzer Militärflieger Richard Remus, geboren 1872 zu Friedland, über den Johannisthaler Flugplatz einen sehr steilen Gleitflug aus 1000 *m* Höhe. Plötzlich fing der Doppeldecker in 800 *m* Höhe stark zu schwanken an und stürzte fast senkrecht nach unten. Man konnte deutlich wahrnehmen, wie Remus noch ständig in der absturzenden Maschine arbeitete und durch abwechselndes Gasgeben und Drosseln den sonst unvermeidlichen Todessturz noch abschwächen wollte. Der Doppeldecker fiel schließlich durch die Bäume des zwischen Flugplatz und Bahnhof Johannisthal liegenden Waldes und bohrte sich mit dem Motor tief in den weichen Waldboden ein. Der sofort an der Unfallstelle eintreffende Arzt stellte bei Remus schwere Arm- und Beinbrüche sowie einen Schädelbruch fest und veranlaßte die Überführung des Verunglückten in das Kreiskrankenhaus Britz. Dort verschied der Verletzte tags darauf.

Am 11. Januar fand ein chinesischer Offizier bei einem Rekognoszierungsflug den Tod. Der Offizier flog mit einem Begleiter von Kalgan gegen die mongolische Grenze; die mongolischen Soldaten feuerten, doch ohne Erfolg. Am Rückweg gelangte der Flieger in Windwirbel und der Apparat stürzte. Der Pilot wurde getötet, der Beobachtungsoffizier verletzt.

Am 12. Januar stürzte in Santiago de Chile der Militärflieger Leutnant Mery, nachdem sich sein Apparat überschlagen hatte, aus einer Höhe von 800 *m* ab. Er war sofort tot.

Am 21. Januar verunglückte stieg der Fliegerunteroffizier Alfred Schweiser aus Nürnberg auf dem Flugplatz in Schleißheim bei München zu einem Übungsflug allein mit einem Doppeldecker auf. Bald nachher kam Schweiser vermutlich infolge einer zu scharfen Kurve in 40 *m* Höhe zum Sturz. Er wurde sofort getötet und der Apparat vollständig zertrümmert.

Am 25. Januar verunglückte der englische Flieger George Lee Temple bei einem kühnen Spiralenflug in Hendon bei London. Der Pilot verlor in etwa 250 *m* Höhe die Herrschaft über die Maschine, die mit furchtbarer Vehemenz zu Boden sauste und den Insassen unter ihren Trümmern begrub. Als es gelungen war, die Maschine zu heben, fand man den Piloten tot, mit gebrochenem Genick. George Lee Temple war erst 22 Jahre alt und einer der ersten Flieger, die in England die Kunstflüge Pégouds nachahmten.

Am 26. Januar stürzte auf dem Militärflugplatz Castrovieatos bei Madrid der Leutnant Maximo Remos, ein Sohn des Generals Ramos, aus einer Höhe von 300 *m* ab. Er war sofort tot.

Am gleichen Tage ereignete sich bei Larkhill in England ein Flnguufall mit tödlichem Ansgange. Der Flieger Albert Merriman war in Gesellschaft eines Fluggastes namens Gipps aufgestiegen, als sich plötzlich der Apparat auf die Seite legte, sich überschlug und mit rasender Geschwindigkeit an Bodeu stürzte. Der Passagier war auf der Stelle tot, während Merriman schwere Verletznngen erlitt. Der Verstorbene ist nicht identisch mit dem bekannten englischen Flieger Gibbs.

Am selben Tage stürzte ferner an Basse Terre auf der Insel Guadeloupe der französische Flieger Reybaud ab. Der Flieger befand sich in 130 *m* Höhe über der Stadt, als sein Apparat umkippte und anf das Dach einer Fabrik fiel. Der Flieger erlitt schwere Verletznngen, denen er, wie man meldet, im Spital erlegen ist.

Am 2. Februar fanden auf dem Lagerfelde von Avord bei Bourges zwei französische Offiziere den Tod. Der Leutnant Delverl, der seit einigen Wochen täglich Versuche mit einem neuen Zweidecker unternahm, hatte dieseu Apparat einer militärischen Kommission vorzuführen. Ehe er anfstieg, lnd er ein Mitglied der Kommission, den Hauptmann Riquet, ein, ihn als Fahrgast zu begleiten, und dieser leistete der Aufforderung Folge. Nach einem raschen Anlauf erhob sich der Zweidecker etwas schwerfällig in die Luft. Der Apparat hatte die Höhe von etwa 40 *m* erreicht, als er sich plötzlich vornüber neigte, nm sich im nächsten Augenblicke vollständig zu überschlagen. Wie ein Stein fiel das Flugzeng zn Boden, wo es zerschellte. Man eilte von allen Seiten znr Hilfeleistung herbei. Die beiden Offiziere wurden furchtbar verstümmelt unter den Trümmern des Apparates gefunden; beide hatten bereits ihr Leben ausgehaucht.

Am gleichen Tage stürzte Emile Brodin bei einem Fing von Saint Cyr nach Compiègne nachmittags bei Pontoise mit einem Zweidecker ab nnd zog sich lebensgefährliche Verletzungen zu. Sein Doppeldecker war mit einem automatischen Stabilisator versehen, der ein Kippen des Flugzeuges verhindern sollte. Brodin starb tags darauf. Er war gebürtiger Pariser nnd 33 Jahre alt.

Am 4. Februar vormittags stieg der bayrische Fliegerunteroffizier Söldner von der Fliegerabteilung Schleißheim auf einem Otto-Doppeldecker zu einem Übungsflug auf. Über der Kaserne des Eisenbahnbataillons stürzte er aus einer Höhe von etwa 200 *m* ab. Augenzeugen bemerkten, daß er, als sich der Apparat dem Boden anf ungefähr 30 bis 40 *m* genähert hatte, den Versnch machte, aus dem Apparat zu springen. Der Unteroffizier verwickelte sich jedoch in den Drähten nnd der Apparat schlug auf das Dach des Militärreitstadions auf. Söldner blieb als furchtbar verstümmelte Leiche liegen. Der Apparat wurde gänzlich zertrümmert.

Am 5. Februar nachmittags unternahm der 28jährige französische Aviatiker Réals auf seinem Biplan über dem Aërodrom von Villacoublay Flugübungen. Er stürzte aus einer Höhe von 200 *m* ab nnd war sofort tot.

Am 7. Februar überschlug sich in Wanne i. W. der Apparat des Flugschülers Blank beim Landen auf dem Flngfelde. Der junge Maun wurde tot unter den Trümmern seines Aëroplans hervorgezogen.

Am 8. Februar kam der Aviatiker Dr. Oskar Ringe in Rndow bei Berlin von einem Fluge tot zur Erde. Die Meldung besagt: »Während eines Fluges wurde über Rudow der 26jährige Dr. chem. Oskar Ringe, der an einem Herzfehler litt, vom Herzschlag getroffen. Die führerlose Maschine senkte sich nach vorne und begann in engeu Spiralen zu sinkeu. Etwa 200 *m* über dem Bodeu legte sich der Eindecker auf deu Rücken und glitt so eine Zeitlang tiefer, richtete sich aber uuten wieder auf, um in normaler Haltung zu Boden zu gehen. Die Landung war ziemlich heftig. Doch wurde nur der vordere Teil des Eindeckers beschädigt. Man fand Dr. Ringe im Flugzeug sitzend tot vor. Der Körper des Toten ist offenbar nach vorne übergesunken, hatte gegen die Steuerhebel gedrückt nnd so den Abstieg bewirkt.«

Am 9. Februar verunglückte in Santiago in Kalifornien der amerikanische Flugoffizier Leutnant H. P. Post. Er stürzt e aus einer Höhe von 150 *m* aus dem Apparat herab, als er über der Bucht dahinflog. Nach Berichten von Augenzeugen explodierte die Maschiue und schlenderte den Flieger herans.

Am 10. Februar gab es auf dem Flugplatze in Johannisthal eine fnchtbare Katastrophe. Der Flugschüler Degner war auf einer Schulmaschine, einer »Taube«, zu einem Übungsflug gestartet und umflog in zirka 15 bis 20 *m* Höhe die Bahn. Im ganzen befanden sich sechs Flugzeuge in der Lnft. Degner war bei den Anlagen der Lnftverkehrsgesellschaft gerade vorbeigekommea, als dort ein von dem Piloten Gerhard Seldmayer gesteuerter Doppeldecker, auf dem als Passagier der Oberleutnant Leonhardy vom Füselierregiment 34 saß, startete. Der schnellere Doppeldecker überholte unweit dem »Albatross«-Schuppen auf dem alten Startplatze die »Taube«, und zwar flog Seidmayr seitlich nnter dem Eindecker vorbei. In diesem Momente wollte Degner landen. Da er die dicht uuter ihm fliegende, ihn überholende Maschine nicht sehen konnte, stießen die beiden Flugzeuge zusammen und stürzten ab. Die »Taube« hatte den Rumpf des Doppeldeckers unmittelbar hinter den Tragflächen getroffen, so daß er auseinanderbrach. Das obere Tragdeck wurde vom Propeller des »Taube« aufgerissen. Als Leute zur Hilfeleistung herbeieilten, lag die »Taube« nur wenig beschädigt auf dem Rücken. Ihr Führer war tot. Er hatte einen Schädelbruch davougetragen; zirka 15 *m* von der »Taube« lag, gleichfalls auf dem Rücken, der Doppeldecker, dessen Zelle gleichfalls nur geringe Beschädigungen aufwies. Der Flugplatzarzt, der sofort zur Stelle war, konstatierte, daß Sedlmayr einen komplizierten Bruch des linken Oberschenkels davongetragen hat, währeud sein Begleiter eine leichte Gehirnerschütterung und einen Bruch des Nasenbeins erlitt. — Der uns Leben gekommene Degner war erst 22 Jahre alt. Er stammte aus Greifswald, wo seiu Vater Fabrikbesitzer ist. Seit dem Desember vorigeu Jahres ließ sich Degner bei der Sportfliegerg. m. b. H. znm Piloten ausbilden.

Am 23. Februar stürzte in Colchester ein englischer Militär-Aëroplan, auf dem sich ein Zivilflieger mit einem Passagier nefand, infolge Bruches eines Apparatteiles ab. Der Passagier wurde getötet, der Flieger schwer verletzt.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3**·— (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österreichischer Luftschiffertag.

Der Österreichische Luftschiffer-Verband hielt Samstag den 24. Jannar in Wien, Hotel Imperial, den vierten ordentlichen österreichischen Luftschiffertag ab. Den Vorsitz führte der Präsident Constantin Freiherr von Economo. Vertreten waren die Verbandsvereine: K. k. Österreichischer Aëro-Klub, Wien, 18 Stimmen (Vizepräsident Alfred von Strasser, Hauptmann Adolf Engel, Regierungsrat Dr. Oskar Fischl, Staatsrat Dr. Arnold Hildesheimer, Hauptmann Wilhelm Hoffory, Max Mautner, Josef Polacsek, Herbert Silberer); k. k. Österreichischer Automobil-Klub 15 Stimmen (Generalrat Ludwig Lohner, Major Hans Ritter Umlauft von Frankwell); k. k. Österreichischer Flugtechnischer Verein, 20 Stimmen (Präsident Generaldirektor Alexander Cassinone, Vizepräsident Major Franz Hinterstoisser, Dr. Moritz Ascher, Dr. Richard von Foregger, Kommerzialrat Artur Egger-Ehrenfest, Professor Richard Knoller, Kommerzialrat Rudolf Otto Maas, Maximilian Rady-Maller, Oberoffizial Hugo L. Nikel, Professor Leopold Schmidt); Österreichischer Flugsport-Klub, 1 Stimme (Vizepräsident Hauptmann Rupert Pflanzer); Deutscher Luftfahrt-Verein in Böhmen, Teplitz-Schönau, 2 Stimmen (Oberstleutnant Hermann Hoernes); Flugtechnischer Verein in Mähren, 1 Stimme (Präsident Dr. Stephan von Herber-Rohow); Oberösterreichischer Verein für Luftschiffahrt, Linz, 4 Stimmen (Präsident Hermann Graf Attems, Hauptmann Theodor Malina); Verein für Luftschiffahrt in Tirol, 7 Stimmen (Präsident Regierungsrat Fritz Heiegl); Nicht vertreten waren: Aëro-Sektion des Kärntner Automobil-Klubs (1 Stimme), Flugtechnischer Verein in Schlesien (1 Stimme), Verein für Luftschiffahrt in Steiermark (2 Stimmen). Insgesamt standen also den Vereinen 72 Stimmen zu, wovon 68 vertreten waren. Außer den Herren Delegierten wohnten dem Luftschiffertage auch zahlreiche Mitglieder der Verbandsvereine als Zuhörer bei.

Der Präsident eröffnet um 1/4 4 Uhr den Luftschiffertag und begrüßt die anwesenden Herren aufs herzlichste. Er bemerkt, daß trotz wiederholten Ersuchens nur von wenigen Vereinen die zur Stimmenfeststellung nötigen Daten eingesandt wurden, so daß die anderen Vereine daher mit der Stimmenanzahl wie im Jahre vorher eingesetzt werden mußten, und appelliert an die Herren Delegierten, dahin zu wirken, daß nicht nur gelegentlich des Luftschiffertages, sondern auch im Verlaufe des Jahres der Kontakt zwischen den Vereinen und der Österreichischen Aëronautischen Kommission möglichst aufrecht erhalten werde, wie in Deutschland, wo das innige Zusammenarbeiten in den Publikationen des Deutschen Luftschifferverbandes zum Ausdruck komme.

Schon bei früherer Gelegenheit sei vorgeschlagen worden, das Jahrbuch des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs zu einem solchen des Luftschifferverbandes ausgestalten, und zwar durch Zusammenbinden der einzelnen Vereins-Jahresberichte. Dies schetterte daran, daß nicht alle Vereine das Format des Jahresberichtes wie der Aëro-Klub annehmen konnten. Die Österreichische Aëronautische Kommission hitte nun, daß jeder Verein einmal im Monat einen Bericht über seine wichtigsten Beschlüsse und die Ergebnisse seiner sportlichen Tätigkeit einsenden möge, wozu sie Fragebogen aussenden werde; die Mitteilungen sollen dann im Verbandsorgan veröffentlicht werden. — Dieser Vorschlag wird vom Luftschiffertage einstimmig angenommen.

Der Präsident erstattet hierauf folgendes Tätigkeitsbericht:

»Der Österreichische Luftschiffer-Verband und sein ausführendes Organ, die Österreichische Aëronautische Kommission, haben wieder eine sehr rege Tätigkeit entfaltet, wenn diese auch im Jahre vorher durch die verschiedenen Kongresse und Tagungen, die in Wien stattfanden, für die Allgemeinheit mehr zum Ausdruck kam, als diesmal.

Abgesehen von den laufenden Arbeiten, die mit den verschiedenen durchgeführten und geplanten sportlichen Veranstaltungen im Zusammenhang stehen, befaßte sich die Kommission mit der für die Luftschiffahrt so wichtigen Frage der Verhotszonen, worüber ein eigenes Referat erstattet wird, und mit der Regelung des Luftverkehres überhaupt. In dieser Hinsicht wurden Vorschriften für die Flugfelder und eine Flugordnung herausgegeben. Eine für Österreich gültige Ergänzungsvorschrift zu den Bestimmungen der F. A. I. befindet sich in Ausarbeitung und dürfte in nächster Zeit verlautbart werden.

Der Luftschiffer-Verband beteiligte sich an den Sitzungen der F. A. I. in Scheveningen und Paris, an der Sitzung der juridischen Kommission der F. A. I. in Brüssel, am Kongreß für Luftschifferkarten, am Internationalen Kongreß für Rettungswesen und Unfallverhütung und an der Tagung des Comité juridique internationale in Frankfurt. Die wichtigsten Beschlüsse dieser Kongresse, sowie die Berichte über die Sitzungen der Ö. A. K. sind aus dem Verbandsorgan bekannt.

Auf luftsportlichem Gebiete wurde in Österreich wieder Hervorragendes geleistet. Die zweite Wiener Flugwoche reihte sich der des Vorjahres in jeder Beziehung würdig an. Auch sonst wurden, speziell von Offizierspiloten, hervorragende Leistungen erzielt, die sich den vielbewunderten großen Flügen im Auslande würdig an die Seite stellen können. Eine besondere Auszeichnung wurde der österreichischen Luftschiffahrt dadurch zu teil, daß Se. Majestät der Kaiser am letzten Tage des Flugmeetings auf dem Flugfelde in Aspern zu erscheinen geruhte und den Leistungen der Flieger das regste Interesse entgegenbrachte.

Der Besuch des Grafen Zeppelin mit seinem imposanten Luftschiff »Sachsen« wird allen, welche Gelegenheit hatten, die prächtigen Evolutionen des mächtigen Luftkreuzers zu sehen, in unauslöschlicher Erinnerung bleiben.

Auch auf dem Gebiete des Kugelballonsports wurde sehr viel geleistet. Ganz besonders verdienen die zahlreichen prächtigen Alpenfahrten des Tiroler Vereins hervorgehoben zu werden. Der Oberösterreichische Verein und der Luftfahrtverein für Böhmen haben gleichfalls eine ganze Reihe schöner Fahrten zu verzeichnen. Die Zahl der ballonfahrenden Vereine wurde durch den steirischen Verein vermehrt, der sich nun auch im Besitze eines Ballons befindet.

Bei der Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons war der Verband wieder durch zwei Ballons vertreten; infolge der ungünstigen Windverhältnisse vermochte diesmal leider keiner davon einen Preis zu erringen. Von Wien aus fanden mehrere Wettfahrten statt, an denen sich alle Vereine beteiligen konnten, was zum Teil auch geschah.

Se. k. k. Hoheit Erzherzog Josef Ferdinand, einer unserer eifrigsten Ballonführer und Förderer der Aviatik, hat im Laufe des Jahres seine 100. Ballonfahrt absolviert und den Aëro-Klub durch Annahme der ihm aus diesem Anlasse gewidmeten Klubmedaille ausgezeichnet.

In Ausführung des vom dritten Luftschiffertage gefaßten Beschlusses wurden das Denkmal für Wilhelm Kress und die Gedenktafeln für Friedrich Ritter von Loessl und Theodor Scheimpflug errichtet. Den Herren des Denkmalkomitees sei für ihre vielfachen Bemühungen bestens gedankt.

In Linz gelangte durch die Rührigkeit des Oberösterreichischen Vereins für Luftschiffahrt ein Denkmal, der Luftschiffahrt gewidmet, zur Aufstellung — das erste seiner Art in Österreich.

Das Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte wurde dadurch ausgezeichnet, daß die kaiserl. Hoheiten Erzherzog Karl Franz Josef und Erzherzogin Zita das Protektorat überuahmen. Das Komitee entwickelte eine rege Tätigkeit, die hoffentlich in nicht zu ferner Zeit auch ein entsprechendes Resultat zeitigen wird. Bei dieser Gelegenheit sei der Hoffnung Ausdruck verliehen, daß nach Abschluß der Sammlungen die Verwendung der Flugspende in ähnlicher Weise erfolgen wird, wie dies in anderen Ländern, insbesondere in Deutschland, der Fall war,

Eine bevorstehende Neuerung von vitaler Bedeutung ist die Errichtung einer flugtechnischen Versuchsanstalt auf dem Flugfelde in Aspern, wozu der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein die Anregung gegeben hat.

Für das laufende Jahr ist nebst der Wiener Flugwoche im Juni die Abhaltung des Schicht-Fluges im April geplant. Dieser wird über einen größeren Teil der Monarchie führen und das Gebiet mehrerer Vereine berühren. Leider konnte dem berechtigten Wunsche des Oberösterreichischen Vereines für Luftschiffahrt, den Flug auch über Linz zu führen, nicht entsprochen werden, da das schwierige Terrain der Etappen Wien—Linz und Linz—Prag im Falle von Notlandungen zuviel Havarien befürchten ließ. In hochherziger Weise hat der Oberösterreichische Verein dies eingesehen; die Österreichische Aëronautische Kommission versprach dafür, daß sie sich bemühen wolle, einen speziellen Flug nach Linz zu organisieren. Der Aëro-Klub, in dessen Händen die sportliche Leitung des Schicht-Fluges liegt, begrüßt es mit Freuden, bei dessen Durchführung mit mehreren Kronlandsvereinen zusammenarbeiten zu können und es sei der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß diese gemeinsame Arbeit die freundschaftlichen Bande zwischen den Verbandsvereinen noch enger knüpfen möge.

Ein Zeichen dessen, daß die österreichische Luftschiffahrt den Weg stetiger, erfreulicher Fortentwicklung beibehalten hat, bildet es auch, daß die Zahl unserer verschiedenen Pilote weiter angewachsen ist. Österreich zählt jetzt 100 Kugelballon-, 27 Lenkballon-, 154 Flugzeug- und 2 Wasserflugzeug-Pilote.

Nun noch einige Worte über die Verbotszonen. Es sei mit Befriedigung konstatiert, daß die österreichische Regierung die letzte gerne ist, die sich den Absperrungsmaßregeln angeschlossen hat. Aber als die Verbotszonen eingeführt wurden, brachte dies der Luftschiffahrt eine gewaltige Erschwerung. Bestimmte Teile der Grenze wurden überhaupt abgesperrt, andere blieben in so geringem Maße geöffnet, daß es für die Luftschiffer kaum möglich war, zu entscheiden, ob sie sich über der Verbotszone befindet oder nicht. Es ist auch vorgekommen, daß in Befolgung der Verordnungen Ballons angeschossen wurden. Nun dürfen wir aber doch etwas liberalere Vorschriften bekommen. Dem Beschlusse des letzten Luftschiffertages gemäß wurden bei den maßgebenden Behörden zu diesem Zwecke Schritte unternommen. Der Aëro-Klub und die Aëronautische Kommission haben je vier Gesuche an die verschiedenen Ministerien abgesendet, der Präsident, die Herren kais. Rat Heigel, Dozent Dr. Lorenz, Dr. Ewald und Generalsekretär Benton Berlepsch intervenierten bei mehreren persönlichen Besprechungen im Ministerium des Innern und im Kriegsministerium und nach langen Bemühungen ist es gelungen, vorerst eine Restriktierung der Verbotszonen zu erwirken, die auch schon veröffentlicht wurde.

Der Präsident legt Karten vor, auf denen durch den Generalsekretär des Aëro-Klubs die Veränderungen eingezeichnet sind, bemerkt, daß zum Beispiel Teile Dalmatien und das ganze Küstenland, ganz Galizien und ein bedeutend größerer Teil von Tirol gesperrt waren, und erklärt, es sei auch eine sonstige Regelung zu erwarten; Kugelballons dürften überhaupt von den Maßregeln ausgenommen werden. Eine Revision der Verordnung des Ministeriums des Innern wurde wohl offiziell noch nicht veröffentlicht, ist aber in Aussicht gestellt. Leider wurde dem Ansuchen, bei Verfassung der neuen Verordnung Sachverständige aus den Kreisen der zivilen Luftschifahrt heranzuziehen, nicht entsprochen. Die F. A. I. befaßte sich in ihrer letzten Sitzung eingehend mit der Frage der Verbotszonen; im Laufe des heurigen Jahres wird sie abermals eine Sitzung abhalten und die Regierungen einladen, zur Information über die Ansichten der Luftschifferkreise inoffizielle Vertreter zu entsenden. Dann soll aber auch eine internationale diplomatische Konferenz einberufen werden. Es dürfte wohl möglich sein, die Interessen der zivilen Luftschiffahrt und der militärischen Sicherheit zu vereinigen.

Der Präsident gedenkt noch jener Angehörigen der österreichischen Luftschiffahrt, die in letzten Jahre dahingeschieden sind: Oberleutnant Heinrich Weiss, Hauptmann Andrich, Pilot Seidl, Leutnant Dudič, Anrel Vlaicn. Die Versammlung erhebt sich zum Zeichen der Trauer von den Sitzen.

Der Präsident schließt seine Ausführungen mit dem Wunsche, der österreichischen Luftschiffahrt möge auch in diesem Jahre eine gedeihliche Weiterentwicklung beschieden sein.

Herr von Strasser dankt unter lebhafter Zustimmung dem Präsidenten für seine umfassende Tätigkeit.

Herr kaiserl. Rat Heigel bemerkt zur Frage der Verbotszonen, beim Tiroler Verein könne man konstatieren, daß die österreichischen Luftfahrer in Italien viel liberaler behandelt würden als in Österreich. Besonders peinlich empfinde man in seinem Vereins das Verbot des Photographierens, wodurch den Fahrten über die Alpen ein Hauptreiz genommen würde. Der Verein habe ein Gesuch eingereicht, daß seinen Führern und Fluggästen trotz der Mitnahme von photographischen Apparaten gestattet werden möge; der Redner bittet, dieses Gesuch bei Gelegenheit zu unterstützen.

Herr Generalsekretär Baron Berlepsch berichtet, daß nach der neuen Verordnung die Mitnahme von photographischen Apparaten auf Ansuchen und gegen Garantie gestattet, das Beschießen von Kugelballons aufgehoben, die Meldepflicht erleichtert, dagegen die offizielle Bezeichnung aller Luftschiffe eingeführt werden soll.

Herr Kassier Hauptmann Pfauser erstattet den Kassenbericht. Die Kassaverhältnisse sind sehr günstig. Die Einnahmen betrugen 4000 K, die Ausgaben bestanden nur aus den Beträgen für den vorigjährigen und den heurigen Verbandspreis und den geringfügigen Verwaltungsspesen. Der Saldo von 2400 K dürfte sich noch erhöhen, da von dem Betrage von 3602 K, der dem Denkmalkomitee zur Verfügung gestellt wurde, voraussichtlich ein ziemlich großer Teil zurückerstattet werden wird.

Herr Oberstleutnant Hoernes stellt als Revisor die Richtigkeit der Gebarung fest, worauf die Versammlung einstimmig das Absolutorium erteilt und dem Herrn Kassaverwalter den Dank ausdrückt.

Der Voranschlag wird mit 3900 K Einnahmen und ca. 1800 K Ausgaben angenommen.

Die Jahresbeiträge werden in der bisherigen Höhe festgesetzt.

Herr Oberstleutnant Hoernes berichtet über die Tätigkeit des aus ihm und Herrn Professor Knoller bestehenden Sprachenausschusses, der auf Ersuchen der Ö. A. K. einen Entwurf einheitlicher Fachausdrücke auf dem Gebiete der Luftschiffahrt ausarbeitete. Herr Oberstleutnant Hoernes legt die Gliederung der von dem Sprachausschuß gewählten Bezeichnungen dar, und bemerkt, daß dieser sich auf das notwendigste beschränkte. Der Entwurf wird in Druck gelegt und es soll dann an die Behörden, Vereine, die Presse u. s. w. mit der Einladung herangetreten werden, zur Einbürgerung dieser Benennungen beizutragen. Herr Professor Knoller macht einige ergänzende Mitteilungen. Der Entwurf wird einstimmig angenommen und den Herren des Sprachenausschusses der Dank ausgedrückt.

Über die Tätigkeit des Denkmalkomitees berichtet als dessen Obmann Herr Generaldirektor Cassinone. Vor der Enthüllung des Kress-Denkmals beschloß die Ö. A. K., daß den eventuell fehlenden Betrag die Verbandskasse tragen solle. Es waren rund 4400 K an Spenden eingelangen; die Gesamtkosten betrugen 7962 K und die Verbandskasse steuerte 3609 K bei. Davon konnten inzwischen 700 K zurückerstattet werden, so daß vorläufig für den Luftschiffertag ein Zuschuß von K 2892·93 zu genehmigen bleibt, der sich aber noch verringern dürfte.

Die Genehmigung wird einstimmig erteilt. Der Präsident dankt Herrn Oberstleutnant Hoernes für seine Anregung, diese Denkmäler zu setzen, und dem Komitee für seine Mühewaltung.

Herr Professor Knoller gibt über die flugtechnische Versuchsanstalt Aufschlüsse. Die Idee ist im k. k. Flugtechnischen Verein entstanden. An der technischen Hochschule besteht das aëro-mechanische Institut, das aber nur Versuche in beschränktem Maßstabe macht. Die neue Anstalt soll die Prüfung wirklicher Motoren und

ihres Verhaltens am fliegenden Flugzeug vornehmen. Die technischen Vorarbeiten sind bereits gemacht. Es besteht ein Aktionskomitee mit Hofrat Exner an der Spitze; dem Vollzugsausschusse steht Professor Knoller vor. Es ist geplant, einen Verein zu gründen nach dem Vorbilde der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge und der schiffbautechnischen Versuchsanstalt. Das Kriegs- und das Arbeitsministerium interessieren sich außerordentlich für die Sache. Die Hauptentwürfe für die maschinelle Einrichtung sind fertiggestellt, auch die Bauplane schon weit gediehen; diese werden nach Angaben und Vorentwürfen Professor Knollers im Arbeitsministerium ausgearbeitet.

Der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt hat den Antrag gestellt, zu beschließen, daß von der Ö. A. K. alle Maßnahmen ergriffen werden, um die Einführung der Kunstsprache »Esperanto« als Sprache der Luftfahrer zu ermöglichen, u. zw. als Verständigungssprache der Luftfahrer (Esperanto-Lehrkurse innerhalb der Vereine), als Verhandlungssprache bei den Konferenzen der F. A. I., endlich als offizielle Sprache für die Sitzungen, Vorschriften, Korrespondenzen, Publikationen etc. der F. A. I., soweit sie für die angegliederten Sportmächte bestimmt sind.

Die Herren Hauptmann Malina und Hauptmann Engel geben eingehende Aufschlüsse über das Wesen und die Verbreitung des Esperanto, über die umfassende Organisation der Esperantisten etc. und bezeichnen es als ein Kulturwerk, wenn Österreich in dieser Beziehung vorangehe. Die Franzosen würden gewiss gerne einverstanden sein. Es entwickelt sich eine längere Debatte. Der Präsident schlägt schließlich vor, die Ö. A. K. möge an die Vereine der F. A. I. die Anfrage richten, inwieweit sie auf die Anregung eingehen wollen. Herr Dr. v. Foregger stellt hierauf den Antrag: »Die Ö. A. K. wird beauftragt, sich mit der Frage der Möglichkeit der Einführung des Esperanto in der Luftschiffahrt zu befassen.« Herr Hauptmann Malina ist einverstanden und der Antrag wird in dieser Form angenommen.

Die Ö. A. K. beantragt, für 1914 eine Verbandswettfahrt für Freiballons auszuschreiben und 1000 K für die Anschaffung von drei Ehrenpreisen zu bewilligen. Die Ausschreibung soll vom Fahrtenausschuß des Aëro-Klubs im Vereine mit Delegierten der ballonfahrenden Kronlandsvereine ausgearbeitet werden. Im Prinzip beantragt der Aëro-Klub, den Wettbewerb für Fahrtdauer auszuschreiben; von 1. Januar bis 31. Dezember 1914 soll von beliebigen Aufstiegstellen des Verbandes beliebig oft gestartet werden können.

Herr Hauptmann Malina spricht sich entschieden gegen die Dauerfahrten und besonders gegen solche ohne Rücksicht auf das Volumen des Ballons aus. Herr Major Hinterstoisser erklärt dagegen, daß nur die Dauerfahrt Gelegenheit gebe, zu zeigen, was ein Fahrer kann.

Die Veranstaltung einer Verbandswettfahrt in Freiballons und die Bewilligung von 1000 K für drei Preise wird beschlossen, die Festsetzung aller Details der Ö. A. K. überlassen.

Die Ö. A. K. beantragt, den Verbandspreis für 1913 Herrn Oberleutnant Eugen Elsner für seinen Flug Aspern-Görz und zurück, 14.—15. Oktober, zuzusprechen, der sich den vielbewunderten Gebirgsüberquerungen im Auslande würdig an die Seite stelle. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Als Verbandsabzeichen wird der Verbandswimpel (rote und weiße Dralecke mit den Initialen Ö. L. V.) in Email gewählt.

Zu Revisoren werden die Herren Oberstleutnant Hermann Hoernes und Kommerzialrat Siercke, zu Ersatzmännern die Herren Gustav Beder und Hauptmann Wilhelm Hoffory wiedergewählt.

Die Vereinsgruppe ernennt als ihre Delegierten in der Ö. A. K.: Dr. Stephan von Herber-Rocbow, Oberstleutnant Hermann Hoernes, Docent Dr. Hans Lorenz, Hauptmann Theodor Malina, Hauptmann Rupert Pflanzer (Ersatz).

Der Präsident schließt die Sitzung. Herr Dr. Ascher spricht ihm unter allgemeinem Beifall den Dank aus.

Österr. Aëronautische Kommission.

Für den IV. ordentlichen österreichischen Luftschiffertag traf die Österreichische Aëronautische Kommission im Dezember noch folgende Feststellungen:

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub stellt den Antrag auf Veranstaltung einer Verbandsziellfahrt mit Kugelballons. Es liegen zwei Vorschläge vor. Die ursprüngliche Idee ist die einer Fahrt mit selbstgewähltem Ziele, die im Verlaufe des ganzen Jahres an jedem beliebigen Orte stattfinden könnte. Der andere Vorschlag geht dahin, die Fahrt an einem bestimmten Zeitpunkte, wofür speziell Ostern in Aussicht genommen ist, abzuhalten. Dem Luftschiffertag soll zunächst der prinzipielle Antrag vorgelegt werden, sich über die Veranstaltung einer Kugelballonfahrt zu entscheiden; die Vereinbarung der Propositionen bleibt eventuell den Interessenten überlassen. Der Luftschifferverband möge 1000 K für Preise widmen, aus welchem Betrag dann drei Preise auszuschaffen wären.

Die Jahresbeiträge für den Luftschiffer-Verband sollen in der hiskerigen Höhe verbleiben.

Zum Referat über die Verbotszonen liegen Karten vor, auf denen die von den Ministerien getroffenen Änderungen verzeichnet sind.

Zum Punkte »Referat des Sprachenausschusses« spricht der Präsident den Herren Oberstleutnant Hoernes und Professor Knoller den Dank für die Elaborat aus, das in sehr klarer Weise mit Beschränkung auf die wichtigsten Benennungen ausgearbeitet ist.

Der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt in Linz stellt den Antrag, dahin zu wirken, daß die F. A. I. das »Esperanto« als gemeinsame Verständigungssprache annehme. Herr Hauptmann Engel soll gebeten werden, als genauer Kenner des Esperanto auf dem Luftschiffertage zu referieren.

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub stellt den Antrag, die Verbandsvereine mögen verpflichtet werden, alle Monate Verzeichnisse ihrer Fahrten einzuschicken, die dann im Verbandsorgan zu publizieren wären. Die Österreichische Aëronautische Kommission erhebt dies zum Beschluß und wird beim Luftschiffertage den betreffenden Antrag stellen.

Die Österreichische Aëronautische Kommission stellt den Antrag, sie zu ermächtigen, daß sie Ergänzungsbestimmungen zu denen der F. A. I. aufstelle und sie als »Luftverkehrsordnung des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes« veröffentliche.

Für den Luftschifferverbands-Preis wird Oberleutnant Elsner vorgeschlagen.

Für das Verbandsabzeichen hat Herr Marinebetriebsingenieur Eyb einen bildlichen Entwurf vorzulegen versprochen. Der Präsident schlägt vor, eventuell einfach den Verbandswimpel in Email ausführen zu lassen; die Kommission stimmt zu.

Sodann wurde der Entwurf der Propositionen zum Schicht-Flug vorgelegt, der auf die Woche vom 19. bis 24. April 1914 angesetzt ist. Zum ersten Teil des Fluges, von Aspern nach Prag, Theresienstadt, Brünn und Aspern, mit Zwangslandungen in den genannten Zwischenstationen, stellte Herr Hauptmann Malina die Bitte, wenn irgend möglich auch Linz zu berücksichtigen. Die Kommission entschied sich dahin, daß dies wegen der zu schwierigen Landungsverhältnisse in den Strecken Wien—Linz und Linz—Prag nicht möglich sei, ohne daß der gute Verlauf des Fluges in Frage gestellt würde; als Ersatz für Linz soll, wenn möglich, im Herbste ein Flug dahin veranstaltet werden. Zum zweiten Teil des Fluges, Aspern—Budapest und zurück mit Zwischenlandungen in Pressburg, Budapest und Raab, wurden insbesondere von den Herren Kommerzialrat Castiglioni und Gemeinderat Lohner mehrfach Einwendungen gegen die propositerten, mit Rücksicht auf Wünsche des ungarischen Aëro-Verbandes verfaßten Bestimmungen erhoben und ersucht, in diesen Beziehungen für entsprechende Änderungen zu sorgen.

Für die Ausnahmemodalitäten der Apparate vor dem Fluge wurde eine spezielle Kommission eingesetzt, bestehend aus den Herren Professor Knoller, Baron Berlepsch und Oberst Seehomel.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

(Offizielle Mittheilungen.)

Im Anschlusse an den Österreichischen Luftschiffertag fand Samstag den 24. Januar im Hotel Imperial die Generalversammlung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs statt. Es erschienen 46 Mitglieder.

Der Vorsitzende, Präsident Constantin Freiherr von Economo, gibt einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse des abgelaufenen Klubjahres:

»Der Klub hat wieder eine sehr rege Thätigkeit entfaltet, und zwar sowohl in sportlicher und organisatorischer Beziehung. Er hat sich auch nach Kräften bemüht, für die Luftschiffahrt Propaganda zu machen und ihr möglichst viel neue Jünger zuzuführen. Die Anzahl der Mitglieder ist von 340, welche der Klub anfangs Januar 1913 zählte, auf 396 gestiegen. Die Anzahl der Fahrten ist gegen das Vorjahr etwas zurückgeblieben, es wurden im Laufe des Jahres nur 60 Fahrten gegen 71 im Vorjahre absolviert, doch ist dies wohl weniger auf mangelnde Fahrlust, als auf die wirtschaftliche Krise zurückzuführen, unter deren Druck das ganze vergangene Jahr zu leiden hatte. Trotzdem gelang es im vergangenen Jahre drei Fachballonfahrten und eine Wettfahrt mit Auto mobilverfolgung zu veranstalten. Eine gleiche Wettfahrt wurde in Budapest durchgeführt. Der Klub beteiligte sich auch heuer wieder an der Gordon Bennett-Fahrt; leider gelang es unseren Fahrern diesmal nicht, sich, wie voriges Jahr, zu plazieren. Um die verschiedenen Preise für Kugelballonfahrten und Leistungen mit Flugmaschinen hat der Bewerb leider nicht in dem Maße stattgefunden, wie der Ausschuß es sich mit Rücksicht auf die vielen Preise erhofft hatte. Für dieses Jahr sind auch wieder mehrere Preise ausgeschrieben und der Bewerb wird hoffentlich lebhafter sein als im Vorjahre. Die Zahl der Ballonführer ist auf 100 gestiegen. Ferner sind acht Führeraspiranten in Vormerkung. An Lenkballonführerdiplomen hat der Klub bisher 27 ausgestellt, an aviatischen Diplomen 154, ferner zwei Wasserflugzeugdiplome. Der neue Aufstiegsplatz Leopoldau wurde dank den Bemühungen des Herrn Vizepräsidenten Major Hinterstoisser und dem liebenswürdigen Verständnis der Direktion der städtischen Gaswerke weiter ausgestaltet. Von den ausgestellten Preisen gewannen: den Gesamtkilometerpreis, den Distanzpreis, den Dauerpreis und den Fahrtenpreis Herr Hauptmann Wilhelm Hoffory, der in diesem Jahre der weitaus eifrigste Ballonfahrer war. Wir gratulieren ihm aufs herzlichste. Den Ehrenpreis des Präsidenten für die erste Fahrt im Jahre gewann Generaldirektor Cassinone. Die übrigen Preise konnten mangels eines Bewerbes nicht vergeben werden. Der Preis Seiner Kaiserlichen Hoheit des Herrn Erzherzogs Josef Ferdinand, durch dessen Widmung der Klub im Vorjahre ausgezeichnet wurde, konnte keinem der Bewerber zugesprochen werden und wird heuer wieder ausgeschrieben. Die goldene Sportmedaille des Klubs wurde Herrn Oberstleutnant Uzelac für seinen vorbildlichen, schneidigen Flug Fischamend—Neusatz und Seiner Exzellenz Grafen Zeppelin gelegentlich seines Besuches mit dem Luftschiff »Sachsen« zugesprochen. Graf Zeppelin wurde zum Ehrenmitgliede ernannt und hat dies dankend angenommen. Die Verdienstmedaille des Aëro-Klubs in Gold wurde Seiner kaiserlichen Hoheit Erzherzog Josef Ferdinand anläßlich der 100. Ballonfahrt überreicht und hocherselbe hat gnädigst geruht, sie dankend anzunehmen. Die Verdienstmedaille in Silber wurde den Herren: Professor Leopold Schmidt, Rittmeister Ludwig Schmidt, Dr. Philipp von Langenhan und Oberleutnant Elsner zugesprochen. Dieselbe Medaille in Bronze wurde Herrn Rudolf Hubel anläßlich seines zehnjährigen Jubiläums als Schriftführer des Klubs (Bravorufe) und auch Herren der Luftschifferabteilung für besondere Flugleistungen zugesprochen. Das Flugmeeting des vergangenen Jahres hat sich dem ersten würdig angereiht und kann mit Befriedigung konstatiert werden, daß die Wiener Flugmeetings durch ihre tadellose sportliche Organisation sich bereits einen Weltrufes erfreuen. Ein Programm für das Jahr 1914 konnte im Detail noch nicht festgesetzt werden, doch ist beabsichtigt, wiederum mehrere Kugelballonwettfahrten zu veranstalten, darunter eine Verbandsfahrt. Im April soll der Schicht-Flug als ein Flug durch die nördlichen Provinzen Österreichs und hinüber nach Budapest und im Juni wieder eine internationale Flugwoche abgehalten werden. Dem Klub ist es gelungen, die Vorschriften über die Verbotszonen durch wiederholte Schritte bei den Ministerien bedeutend zu mildern; hoffentlich werden diese drakonischen Maßregeln binnen kurzem ganz abgeschafft. Ausführliche Daten über das abgelaufene Vereinsjahr wird das Jahrbuch des Aëro-Klubs in dem Kapitel »Das Klubjahr 1913« bringen.«

Der Tätigkeitsbericht wird unter lebhaftem Beifall genehmigt.

Kassier Herr Dr. Julius Steinschneider erstattet den Kassenbericht, aus dem die vollkommen geordnete Finanzlage des Klubs hervorgeht.

Der Präsident dankt dem Herrn Kassier für diese Ausarbeitungen, worauf Herr Dr. Steinschneider erwidert, daß diese hauptsächlich ein Werk des Sekretariats seien.

Nach dem Berichte des Revisors Herrn Norbert Reichert wird einstimmig das Absolutorium erteilt.

Der Präsident berichtet kurz über Verlauf und Ergebnisse des Luftschiffertages.

Von Herrn Paul Kürt liegt ein Antrag vor, es möge entweder ein neuer Ballon von 1600 m^3 oder der »Exzelsior« des Herrn Kommerzialrates Castiglioni angekauft werden; eventuell sei Herr Kommerzialrat Castiglioni zu bitten, daß er den »Exzelsior«, den er bisher auf Ersuchen fast stets zur Verfügung stellte, künftighin überlassen möge, ohne daß die ausdrückliche Genehmigung eingeholt werden müsse.

Der Präsident erklärt, daß die Anschaffung eines neuen 1600er Ballons die Klubmittel zu sehr in Anspruch nehmen würde; daß Herr Kommerzialrat Castiglioni, der bisher seinen Ballon so großmütig hergestellen habe, nun auch von dem formellen Ersuchen absehen solle, könne man wohl nicht verlangen. Es möge dem Fahrtenausschuß überlassen werden, auf möglichst billige Weise einen Ballon anzuschaffen.

Herr Kommerzialrat Castiglioni rät von dem Kauf eines Ballons überhaupt ab, da fast jedes Mitglied den »Exzelsior« leihweise haben könne und er überdies beabsichtige, diesen Ballon dem Klub eventuell zu schenken. Der Herr Antragsteller hätte sich doch informieren sollen, ob der Eigentümer des »Exzelsior« diesen überhaupt verkaufen wolle. Der Antrag wird abgelehnt. — Die Wahlen ergeben:

Präsidium: Präsident: Constantin Freiherr von Economo; Vizepräsidenten: Major Ernst Hinterstoisser, Alfred von Strasser, Generaldirektor Alexander Cassinone, Oberstleutnant Emil Uzelac. Ausschuß: wiedergewählt die Herren: Gustav Bader, Josef Eduard Bierens, Kommerzialrat Kamillo Castiglioni, Hauptmann Adolf Engel, Dr. Edmund Etthofen, Regierungsrat Dr. Oskar Fischl, kaiserlicher Rat Josef Flesch, Dr. Arnold Hildesheimer, Hauptmann Wilhelm Hoffory, Rudolf Hubel, Primarius Dr. Hanz Lorenz, Bob Mauthner, Maximilian Mautner, Josef Polacsek, Dr. Anton Schlein, Dr. Hermann Ritter Schrötter, Kommerzialrat Robert Sierke, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider, Major Hans Ritter Umlauft von Frankwell. — Neugewählt die Herren: kaiserlicher Rat Alexander Beschorner, Ingenieur Ernst Müller, Norbert Reichert. Revisoren die Herren: Ernst Bader, Dr. Otto Ritter von Komorzynski-Oszczynski; Revisorenstellvertreter die Herren: Ingenieur Ferdinand Adam, Hans Bergmann.

Herr Major Hinterstoisser dankt im Namen des Klubs dem Präsidenten für dessen Tätigkeit und gibt der Freude aller Mitglieder über die kaiserliche Auszeichnung des Präsidenten Ausdruck. Der Präsident ver-

spricht, wieder sein Bestes für das Gedeihen des Klubs tun zu wollen.

Im Marmorsaale des Hotels Imperial fand nach der Generalversammlung wie alljährlich ein Klubdiner statt. Se. k. u. k. Hoheit Erzherzog Leopold Salvator, Bürgermeister Dr. Weiskirchner und Abgeordneter Langenhan, die meisten Herren Delegierten auf dem Luftschiffertage und gegen achtzig Klubmitglieder nahmen daran teil.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Constantin Freiherrn von Economo fand am 3. Dezember eine Ausschußsitzung statt, zu der die Herren Vizepräsident Major Hinterstoisser, Vizepräsident Generaldirektor Cassinone, Vizepräsident Oberleutnant Uzelac, Gustav Bader, Josef Eduard Bierens, Hauptmann Engel, Hauptmann Hoffory, Primarius Dr. Loreus, Dr. Schlein und Stattbahnrat, sekretär Lubec erschienen.

Der Präsident begrüßt zunächst Herrn Dr. von Komorzynski, welcher zur Ausschußsitzung geladen wurde um über die Tagung des juridischen Kongresses in Frankfurt a. M. zu referieren.

Er teilt weiters mit, daß seit der letzten Ausschußsitzung an nachfolgende Herren Pilotendiplome ausgestellt wurden: A. Kugelballonführer: Nr. 89 Dr. Hans Peruter, 90 Hans Ritter Umlauft von Frankwell, 91 Alfred Gross, 92 Dr. Karl Ewald, 93 Jakob Albert und 94 Wladimir Janiček. B. Aviatische Piloten: Nr. 142 Franz Sattler, 143 Raimund Karl Pitschmann, 144 Ljubisa Kosanovic, 145 Ferdinand Konschel, 146 Karl Klimitsch, 147 Bruno Moltini, 148 Josef Illicher, 149 Nikolaus Steinß, 150 Edmund Scharmann, 151 Anatol Reuner, 152 Johann Ventura und 153 Karl Huber.

Der Präsident heantragt, einer Reihe von Offizieren fliegern in Anerkennung hervorragender Flugleistungen Verdienstmedaillen des Klubs zu verleihen und bittet Oberstleutnant Uzelac, jene Herren namhaft zu machen, welche hierfür in Betracht kommen. Oberstleutnant Uzelac kommt diesem Wunsche nach und der Ausschuß spricht hierauf Herrn Oberleutnant Elsner die Verdienstmedaille in Silber, den Herren Oberleutnants Flatz, Koleka, Rzemenowsky, Schmoczer, Schonowsky, Schünzel, Taussig und Herrn Leutnant Maudl die Verdienstmedaille des Klubs in Bronze zu.

Der Präsident teilt weiters mit, daß er kürzlich ein Rundschreiben an alle Piloten erlassen habe, in welchem er darauf hinweist, daß bedauerlicherweise im vergangenen Jahre keine österreichischen Rekords aufgestellt wurden und daß auch um die vom Klub ausgeschriebenen aviatischen Preise ein Wettbewerb nicht stattgefunden habe.

Oberstleutnant Uzelac erwidert, daß es den Offizieren fliegern im heurigen Jahre nicht möglich gewesen sei, sich diesbezüglich zu betätigen, da infolge der rapiden Entwicklung der militärischen Luftschiffahrt alle in Betracht kommenden Militärluftschiffer anderweitig zu sehr in Anspruch genommen waren. Er stellt in Aussicht, daß dies hoffentlich im nächsten Jahre anders sein werde, und ersucht, die für heuer ausgeschriebenen Preise auch nächstes Jahr wieder zur Ausschreibung zu bringen.

Der Antrag des Präsidenten, dem Herrn Abgeordneten Dr. Langenhan für seine vielfachen Verdienste um den Klub die Verdienstmedaille in Silber zu verleihen, wurde einstimmig angenommen.

Hierauf berichtet Herr Dr. von Komorzynski über die Tagung des juridischen Kongresses in Frankfurt. Er beantragt zunächst, daß Österreich einen ständigen Vertreter in dieses Komitee entsende, und wird vom Ausschuß mit dieser Vertretung betraut. Nach erstattetem Bericht dankt der Präsident dem Herrn Referenten für seine Bemühungen und die Bereitwilligkeit, die Interessen Österreichs dauernd im Comité Juridique zu vertreten, und bittet ihn, alles Nötige zu veranlassen, um mit der Zentralstätte des Komitees dauernd in Verbindung zu treten.

Es erfolgt die Aufnahme nachstehender Herren: als ordentliche Mitglieder: James F. J. Archibald, Rudolf Gerin, Dr. Hugo Schüller, Doro Stein und Direktor Eduard Zelger; als außerordentliches Mitglied Frau Karl Habig.

Der Präsident teilt mit, daß Herr Oberingenieur Stratmann dauernd nach Hamburg versetzt wurde und infolgedessen seinen Austritt aus dem Klub angemeldet hat. Der Ausschuß nimmt dies mit um so lebhafterem Bedauern zur Kenntnis, als der Klub in Herrn Stratmann ein verdienstvolles Ausschußmitglied und einen eifrigen Fahrer verliert, der sich auch um den Bau des österreichischen Körting-Ballons große Verdienste erworben habe.

Der Präsident teilt weiter mit, daß auch der gewesene Bürgermeister von Wiener-Neustadt Herr Franz Kamann seinen Austritt aus dem Klub angemeldet habe, nachdem er sich vom öffentlichen Leben vollkommen zurückzuziehen gedenke. Auch dies wird vom Ausschuß mit lebhaftem Bedauern zur Kenntnis genommen.

Die Mitteilung, daß der Luftschiffertag am 24. Januar stattfinden soll, wird zur Kenntnis genommen und gleichzeitig beschlossen, auch diesmal wieder die Generalversammlung des Klubs am gleichen Tage um 7 Uhr 15 abends abzuhalten. An die Generalversammlung solle sich das Jahresdiner des Aëro-Klubs schließen.

Die vorgelegte Tagesordnung für die Generalversammlung wird genehmigt, eine weitere Beschlußfassung bezüglich der Generalversammlung der nächsten Ausschußsitzung vorbehalten.

Der Antrag des Fahrtenausschusses, eine Ermäßigung der Fahrpreise für Fahrten mit Kugelballons eintreten zu lassen, wird unter dem Hinweis auf die vorgelegte Fahrtenbilanz abgewiesen.

Dem Antrag, im Jahre 1913 eine Verbandswettfahrt zu veranstalten, wird zugestimmt.

Der Ausschuß erklärt sich einverstanden, daß im Laufe des nächsten Jahres der Schicht-Flug und ein internationales Flugmeeting unter der sportlichen Leitung des Klubs stattfinde.

Der Präsident teilt mit, daß Herr Dr. Ernster sich bereit erklärt habe, im Verlaufe des Winters für die Mitglieder des Klubs und speziell für die Herren Führer und Führeraspiranten meteorologische Vorträge zu halten. Dieselben werden von 13. Januar angefangen jeden Dienstag um ½8 Uhr abends im Restaurant »Brauner Hirsch« stattfinden.

Der Präsident teilt weiter mit, daß am 30. November die Enthüllung eines Luftschifferdenkmals in Linz stattgefunden hat.

Schließlich erwähnt der Präsident, daß der französische Flieger Védrines auf seinem Fluge nach Konstantinopel wiederholt absichtlich die bestehenden Verbotszonen ignoriert habe. Er teilt weiters mit, daß er namens des Aëro-Klubs an den französischen Aëro-Klub herantreten werde, damit dieser den Flieger Védrines zur Verantwortung ziehe.

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub hielt am 7. Januar unter dem Vorsitze seines Präsidenten Doktor Constantin Freiherrn von Economo eine Ausschußsitzung ab.

Anwesend waren die Herren: Vizepräsident Major Franz Hinterstoisser, Vizepräsident Alfred von Strasser, Vizepräsident Generaldirektor Alexander Cassinone, Hauptmann Adolf Engel, Hauptmann Wilhelm Hoffory, Rudolf Hubel, Primarius Dr. Hans Lorenz, Josef Polaczek, Dr. Anton Schlein, Dr. Hermann Ritter von Schrötter, Kommerzialrat Robert Siercke, Herbert Silherer, Doktor Julius Stelzhammer und Dr. Lubec.

Vizepräsident Major Hinterstoisser eröffnet die Sitzung und teilt mit, daß seit der letzten Ausschußsitzung Herr Richard Brukner zum Freiballonführer und die Herren Heinrich Huss und Ignaz Bulimbasic zu aviatischen Piloten ernannt wurden.

Hierauf übernimmt der Präsident den Vorsitz.

Der vorgelegte Entwurf der Tagesordnung für die Generalversammlung wird genehmigt und die Liste für die bei der Generalversammlung zu wählenden Funktionäre aufgestellt. Es wird beschlossen, an die Generalversammlung auch heuer wieder das Jahresdiner des Aëro-Klubs anzuschließen und zu demselben die dem Klub angehörigen Mitglieder des Allerhöchsten Kaiserhauses, den Bürgermeister der Stadt Wien und einige Förderer und Freunde zu laden.

Generaldirektor Cassinone erstattet Bericht über die Bilanz der Fahrtenkasse; diese wird zur Kenntnis ge-

nommen und dem Fahrtenausschuß der Dank für seine rege Tätigkeit ausgesprochen.

Von den für das Jahr 1913 ausgeschriebenen Preisen werden nach den Aufstellungen des Generalsekretärs vorbehaltlich der nachträglich vorzunehmenden Überprüfung durch den Fahrtenausschuß folgende verteilt: Gesamtkilometerpreis, Distanzpreis, Dauerpreis und Fahrtenpreis an Hauptmann Hoffory; der Ehrenpreis des Präsidenten für die erste Fahrt im Jahre 1914 an Generaldirektor Cassinone. Die übrigen Preise können mangels eines Bewerbes niemanden zugesprochen werden. Von einer Überreichung der Preise gelegentlich des Klubdiners wird Abstand genommen, um dasselbe nicht zu einem offiziellen Akt zu gestalten.

Es wird beschlossen, für das Jahr 1914 die zwischen Preise und die Preise für Bestleistungen, ferner den Gesamtkilometerpreis in gleicher Weise wie im Vorjahre auszuschreiben.

Es wird weiters beschlossen, von den neueintretenden Mitgliedern in Hinkunft die Unterfertigung von Reversen zu verlangen, in welchen sie sich verpflichten, übernommene Mitgliederknöpfe und Wegenplaketten beim Austritt ans dem Klub gegen entsprechende Vergütung wieder zurückzustellen.

Der Präsident teilt mit, daß bezüglich der Verbotszonen Erleichterungen bevorstehen, daß dieselben jedoch noch nicht veröffentlicht seien. Über Antrag des Primarius Dr. Lorenz wird beschlossen, im gegebenen Zeitpunkte seitens des Aëro-Klubs an das Ministerium des Innern herauszutreten, um für die Führer des Klubs eine Bewilligung zum Photographieren aus Kugelballons zu erwirken.

Es wird beschlossen, beim Luftschiffertag zu beantragen, daß seitens der ballonfahrenden Verbandsvereine allmonatlich Berichte über die stattgefundenen Fahrten einzusenden seien.

Als Vertreter des Klubs beim Luftschiffertag werden die Ausschußmitglieder delegiert, welche nicht ohnedies der Aëronautischen Kommission angehören.

Der Präsident teilt mit, daß von nächsten Dienstag an Herr Dr. Pernter die Liebenswürdigkeit haben werde, eine Reihe von Vorträgen über Meteorologie zu halten und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß dieselben sich einen regen Besuches erfreuen mögen.

In der am 4. Februar unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Constantin Freiherrn von Economo abgehaltenen Ausschußsitzung waren anwesend die Herren: Vizepräsident Major Hinterstoisser, Vizepräsident Generaldirektor Cassinone, Gustav Bader, kaiserlicher Rat Alexander Beschorner, Josef Eduard Bierens, Hauptmann Adolf Engel, Dr. Arnold Hildesheimer, Primarius Doktor Hans Lorenz, Maximilian Mautner, Josef Polacsek, Norbert Reichert, Dr. Anton Schlein, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider, Hofrat Dr. Ritter von Pollack und Dr. Lubec.

Der Präsident eröffnet die Sitzung und begrüßt die neugewählten anwesenden Herren Ausschußmitglieder kaiserlichen Rat Beschorner und Norbert Reichert.

In den Arbeitsausschuß werden wiedergewählt die Herren: Kommerzialrat Castiglioni, Hauptmann Adolf Engel, Hauptmann Wilhelm Hoffory und Vizepräsident Generaldirektor Alexander Cassinone. Als Schriftführer wird wieder Herr Rudolf Hubel gewählt. Als Kassenverwalter und Bibliothekar wird wieder Herr Dr. Steinschneider gewählt. Als Kassenverwalter-Stellvertreter wird wieder gewählt Herr Dr. Arnold Hildesheimer. In den Fahrtenausschuß wurden folgende Herren wiedergewählt: Fahrwart: Vizepräsident Major Franz Hinterstoisser; Fahrwart-Stellvertreter: Vizepräsident Generaldirektor Alexander Cassinone und Dr. Anton Schlein; Zeugwart: Hauptmann Adolf Engel; Zeugwart-Stellvertreter: Hauptmann Wilhelm Hoffory und Rudolf Hubel, ferner die Herren Dr. Eduard Ritthofen und Maximilian Mautner. Neugewählt wurden die Herren: Ingenieur Ferdinand Adam, Oberleutnant Max Macher und Dr. Hans Pernter. In den wissenschaftlichen Beirat wurden wiedergewählt als Vorsitzende die Herren: Professor Dr. Wilhelm Trabert, Dr. Artur Boltzmann, Dozent Dr. Viktor Hess, Dr. Anton Schlein, Dr. Wilhelm Schmidt, Dr. Hermann Ritter von Schrötter. Neugewählt wurden die Herren: Dr. Hans Peruter und Dr. Artur Wagner. In das Tribunal d'Arbitrage der F. A. I. wurde Herr Bob Manthner wiedergewählt. In die kartographische Kommission wurden als Vorsitzende wiedergewählt die Herren: Dr. Arnold Hildesheimer, Professor Eduard Doležal, Oberleutnant Robert Eyb, Ludwig Lohner, Dr. Karl Peucker, Hauptmann Stephan Petroczy von Petrocz, Dr. Hermann Ritter von Schrötter, Oberstleutnant August Vogel. In die juridische Kommission wurden wieder gewählt die Herren: Dr. Emil von Hofmannsthal, Dr. Ott o Ritter von Komorzynski und Dr. Hermann Ritter von Schrötter. In das Redaktion bureau wurden wiedergewählt die Herren: Major Franz Hinterstoisser und Franz Baron Berlepsch. In die Österreichische Aëronautische Kommission wurden die Herren Camillo Castiglioni, Herbert Silberer, Alfred von Strasser und als Ersatzmann Herr Bob Manthner wiedergewählt. Zum Präsidenten der Aëronautischen Kommission wurde der Präsident des Aëro Klubs, Constantin Freiherr von Economo, designiert.

Vizepräsident Major Hinterstoiss er regt als Fahrwart öftere Zusammenkünfte der Herren Führer an. Der Präsident regt die Verbilligung der Fahrten durch Veranstaltung von allmonatlichen ausgelosten Fahrten an. Major Hinterstoisser erklärt, daß wenig Aussicht vorhanden sei, die erforderlichen 100 Lose à 5 K anzu bringen.

Der Präsident berichtet über die Preisstiftung des Herrn Dr. Paul Cohn.

Der Präsident berichtet, daß Herr Hauptmann Hoffory am 1. Februar seine 150. Kugelballonfahrt absolviert hat, was vom Ausschusse mit lebhafter Zustimmung zur Kenntnis genommen wird.

In den Klnb werden als Mitglieder neuaufgenommen die Herren: Ernst Jacobs, Paul Horn, Fritz Ritter Krassl von Traisenegg und Ernst Stadler von Wolfersgrün.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons
„SEMPERIT“
Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

NOTIZEN.

IM HAAG produzierte sich unlängst Chanteloup mit seinen kühnen Schleifenflügen vor 150.000 „Zuschauern.

CHARLES HAMILTON, einer der ältesten und bekanntesten Flieger der Vereinigten Staaten, ein Schüler der Brüder Wright, ist am 23. Januar einem Herzleiden erlegen.

DAS WRACK des Zeppelin-Ballons »L. 1« wurde durch den Fischerdampfer »Laneuburg« am 7. Dezember gefunden. Zwei große Benzintanks und Teile des Gerippes wurden geborgen.

GESTOHLEN wurde ein Wasserflugzeug in Milwaukee. Nachdem man mehrere Tage keine Spur entdeckt hatte, fand man das Flugzeug treibend auf dem Michigansee. Der Dieb, wahrscheinlich ein früherer Mechaniker der Curtiss-Werke, hatte es wohl aus Furcht verlassen.

KANSAS CITY ist zum Ausgangspunkt des nächsten Gordon Bennett-Wettbewerbes der Kugelballons bestimmt worden. Die Fahrt findet am 6. Oktober statt. Jede Nation kann, wie üblich, drei Ballons anmelden. Ehtrapreise werden im Gesamtbetrag von 7200 Dollars gegeben.

»WARNENDE STIMMEN in bezug auf Zeppelin-Ballons«, herausgegeben von Victor Silberer, ist der Titel einer Flugschrift, die soeben im Kommissionsverlag der Hofbuchhandlung L. W. Seidel & Sohn in Wien erschienen ist.

IN HERMANNSTADT verunglückte der Flieger Kouschel mit einem Doppeldecker. Er bemerkte im Flug zu spät eine Telegraphenleitung, steuerte jäh abwärts und der Apparat kippte vornüber. Der Pilot sprang heraus und erlitt nur unbedeutende Verletzungen. Der Apparat ist zerschmettert.

EIGENS FÜR KUNSTFLÜGE hat sich Roland Garros einen Flugapparat von Morane-Saulnier bauen lassen. Um das Gleichgewicht der Maschine möglichst indifferent zu machen, wurden die Flügel tiefer angesetzt als sonst, gewisse Verstärkungen angebracht u. s. w. Die Maschine erwies sich als sehr geeignet zu den verschiedenen Purzelbäumen.

EIN ENKEL BISMARCKS, der siebzehnjährige Fürst Alexander von Bismarck, bestand unlängst in Militärfliegerschule Görlitz bei Schwerin sein Pilotenexamen. Er gedenkt, einen Fokker-Eindecker zu erwerben und sich an größeren sportlichen Ereignissen zu beteiligen. Die Prüfung fand nach den neuen erschwerten Bedingungen des Deutschen Luftfahrer-Verbandes statt.

DEN ATLANTISCHEN OZEAN will, wie »Daily Mail« meldet, Orville Wright im Flug bezwingen. Er bane, so heißt es, einen Aeroplan zu diesem großen Vorhabeu. Orville Wrigbt sei der Ansicht, daß das Gelingen des Planes weniger von technischen Vorbereitungen, als hauptsächlich von dem Wagemut des Fliegers abhängt; er glaube, daß der Flug von Neufundland nach Irland in 25 Stunden auszuführen sei.

PRINZ FRIEDRICH SIGISMUND von Preußen bestätigt sich bekanntlich als Flugzeugkonstrukteur. Am 8. Dezember machte seiu nenester Militäreindecker von Holm aus den ersten einstündigen Probeflug über Danzig und Langfuhr. Er wurde von des Prinzen neuem Chefpiloten, dem Aviatiker Stiefvater, gesteuert. Der Apparat ist den Bestimmungen für Militärfahrzeuge angepaßt und aus Stahl, mit einem 100 H. P.-Mercedes-Motor gebaut.

DER PILOT KONSCHEL führte Mitte Januar einen Rundflug Aspern—Wiener Neustadt—Preßburg—Aspern aus. Er stieg in Aspern am 17. Januar, 2 Uhr nachmittags, auf, machte in Neustadt eine Zwischenlandung, flog nach Preßburg und kehrte sodann heim, verfehlte aber in der Dunkelheit das Flugfeld und landete um 5/6 Uhr in Albersdorf bei Stockerau. Zwei Tage darauf brachte er dann sein Flugzeug auf dem Luftwege nachdem Flugplatz.

ROBERT SLACK, ein bekannter englische Flieger, ist am 22. Dezember durch einen Automobil unfall ums Leben gekommen. Slack steuerte den Wagen selbst und hatte drei Herren als Passagiere mit sich. Als bei Radlett über eine Brücke fuhr, hinter der die Straße eine starke Krümmung macht, stürzte plötzlich der Wagen um. Slack geriet unter das Auto und wurde durch Bruch des Genicks auf der Stelle getötet. Er war 27 Jahre alt und unverheiratet.

DIE PURZELBAUMFLIEGER haben an Zahl rasch zugenommen. Man zählt deren über dreißig. Darunter sind die Franzosen Pégoud, Hanouille, Chanteloup, Perreyou, Daumenjoi, Garros, Chevillard, Gaitier, Poulet, Guillaux, Gilbert, Comte Lareinby-Tbolosan, Baron Pasquier, Deroye, Bidot, Pecquet und Poirée, der Belgier Olieslagers, der Italiener Manicinero, der Amerikaner Beachey, die Engländer Hamel, Lee Temple, Crawsey und Hucks und der Russe Nesterow.

DIE COMMISSION SPORTIVE des Aéro-Club de France bestätigte in ihrer Sitzung vom 20. Januar die 45 Stunden 49 Minuten der Ballonfahrt von Jacques Schneider vom 14. bis 17. November 1913 (von La Motte-Breuil nach Oulanli, Bulgarien) als französischen Dauerrekord. M. Jules Dubois erhielt sowohl den Distanzpreis der Stadt Biarritz als den Preis für die häufigsten Aufstiege im Jahr. Die Jahresmedaille wurde M. Rumpelmayer für die weitere, J. Schneider für die längstdauernde Fahrt zu teil.

VOM HALBSTARREN SYSTEM soll, wie man meldet, die deutsche Heeresverwaltung bei Herstellung neuer Luftschiffe fortan Abstand zu nehmen beabsichtigen. Sie wird ferner angezeigt, daß fünf neue Zeppelin-Luftkreuzer im kommenden Frühjahr die Halle in Friedrichshafen verlassen werden: zwei Luftkreuzer werden der Marine zugeteilt, zwei der Heeresverwaltung, der fünfte wird als Passagierluftschiff Verwendung finden. Neben der Friedrichshafener Stammwerft wird im laufenden Jahre auch die Potsdamer Luftschiffwerft ihre Tätigkeit aufnehmen.

INSTRUKTIONSKURSE für Militäraviatiker finden jetzt in Wien und Fischamend statt. Sie bezwecken eine gleichmäßige und möglichst umfassende Fachausbildung. Als Lehrer fungieren: Oberstleutnant Uzelac, Hauptmann des Generalstabskorps Rossmann, die Hauptleute von Petrocsy, Rothausel, von Blaschke, Eyb, die Oberleutnants Mitterberger, Flatz, Macher und Libowitzky, die Leutnants Mandl, Flamig und Zentel, ferner Regimentsarzt Dr. Baza, die Oberoffiziale Goder und Herzig und Oberleutnantrechnungsführer Koblitz. Der Kurs dauert zwei Monate; während dieser Zeit haben die Frequentanten auch praktisch zu fliegen.

235 KILOMETER pro Stunde, diese unheimliche Geschwindigkeit, soll der russische Hauptmann Tchekhoutof mit einem Doppeldecker erreicht haben. Er soll nämlich, wie aus St. Petersburg gemeldet wird, am 28. Dezember 1913 in 27 Minuten 95 Werst zurückgelegt haben. Ein Werst beträgt 1·0668 *km*; 95 Werst sind also 101·344 *km*, und die erzielte Geschwindigkeit für die Stunde berechnet ergibt 225·2 *km*, d. i. weit mehr als der Weltrekord (203 *km*), den beim letzten Gordon-Bennett-Wettfliegen Prévost geschaffen hat.

EIN SCHNELLFEUERGESCHÜTZ gegen Luftfahrzeuge ist von der englischen Militärbehörde auf der Insel Wight ausprobiert worden. Das vierzöllige Geschütz hat Richtvorrichtungen, die erlauben, ihm schnell eine große Erhöhung zu geben und auch einem schnellfliegenden Flugzeuge zu folgen. Im übrigen kann damit genau so geschossen werden, wie mit jedem anderen Geschütz der Hafenbefestigungen. Die Tragweite soll so groß sein, daß die Flieger gezwungen sein werden, befestigte Anlagen in einer Höhe zu überfliegen, die ihnen eine klare Beobachtung unmöglich macht. Es heißt, daß eine Reihe derartiger Batterien in den Küstenbefestigungen aufgestellt und einige andere der Feldartillerie überwiesen werden sollen.

OBERLEUTNANT STEPHAN HAJDU vom 12. Infanterieregiment, der im vorigen Sommer der Luftschifferabteilung in Fischamend zugeteilt war und dort den Motorballonkurs durchmachte, hat am 20. Februar in einem Duell den Tod gefunden. Der Offizier brauchte einen mehrmonatigen Urlaub bei seinen Verwandten in Budapest zu. Er geriet in Differenzen mit seinem Schwager, dem Advokaten Dr. Alexander Babocsay, mit dem er dann das Duell hatte. Die Kampfbedingungen lauteten auf zweimaligen Kugelwechsel und dann eventuell Fortsetzung auf Säbel ohne Bandagen bis zur Kampfunfähigkeit. Die beiden ersten Schüsse gingen fehl. Beim zweiten Kugelwechsel versagte die Pistole des Oberleutnants Hajdu. Babocsay schoß, und Oberleutnant Hajdu sank, in die Brust getroffen zu Boden. Er war sofort tot.

DUBONNET UND JOURDAN, die kürzlich von Paris aus den Distanzweltrekord der Kugelballons überbieten wollten, aber dariu kein Glück hatten, berichten, daß sie, als sie die Gegend von Krakau in etwa 600 *m* Höhe überflogen, von einem Kugelregen empfangen wurden. Glücklicherweise wurde der Ballon nicht getroffen und die Luftschiffer stiegen unverletzt durch Abgabe von Ballast auf 2000 *m*. Im vorigen Jahre widerfuhr Rumpelmayer dasselbe Geschick. Auf entsprechende Vorstellungen des Aéro-Club de France soll von der österreichischen Regierung mitgeteilt worden sein, daß die Beschießung der bezeichneten Bestimmungen entspreche, daß aber in Zuknuft Vorkehrungen getroffen würden, um solche Fälle zu verhüten. Dubonnet und Jourdan wurden bei ihrer Landung in Stanislowo zwei Tage festgehalten und mußten dann für Überwachung, Hilfeleistungen und Strafen 300 K bezahlen.

DIE RUSSISCHE GRENZE bleibt den Luftfahrern noch ein halbes Jahr gänzlich verboten. Wie uns St. Petersburg gemeldet wird, hat der russische Minister rat eine Anordnung des Kriegsministeriums gebilligt, durch die das im vorigen Herbst erlassene Verbot des Passieren der russischen Westgrenze seitens ausländischer Flieger bis zum 14. Juli 1914 verlängert wird. — Rußland und Deutschland haben betreffs der Grenzüberfliegungen ein besonderes Abkommen getroffen. Die Regierungen haben sich unter der Bedingung der Gegenseitigkeit bereit erklärt, von Fall zu Fall die Erlaubnis zur Überfliegung der Grenze für lediglich sportliche Zwecke unter näher festgestellten Vorschriften zu erteilen. Dem russischen Flieger Wassiliew ist z. B. die Erlaubnis zum Überfliegen deutschen Gebietes für einen Flug von Petersburg nach Paris im Prinzip erteilt worden, mit der Bedingung, daß er die verbotenen Zonen vermeidet.

AUF DER SEINE bei Billancourt wurde kürzlich ein neues, von Blériot konstruiertes Wasserflugzeug probiert. Die Maschine verließ mit zwei Insassen auch einem Anlauf von etwa 100 *m* das Wasser, stieg leicht in die Höhe und erreichte in der Luft eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 *km*. Dieser Eindecker ist das gewöhnliche zweisitzige Modell XI, das mit seinem elastischen Chassis auf zwei parallele Tellier-Schwimmer gesetzt ist. Das Seitensteuer ist auch unten verlängert und ruht auf einem kleinen Schwimmer, der beim Fahren auf dem Wasser als Steuer dient. Die Schwimmer können leicht abgenommen und das Chassis mit seinen Rädern versehen werden, so daß das Wasserflugzeug in einer Stunde in einen Landapparat zu verwandeln ist. Die Maschine ist mit einem 80pferdigen Le Rhone-Motor ausgestattet, hat ein Tragflächenareal von 22 *m²*, eine Länge von 8 *m* und eine Spannweite von 7·50 *m*. Ihr Gewicht ist 350 *kg*.

GEHEIMNISVOLLE ATTENTATE sollen in den letzten Monaten auf englische Flugmaschinen verübt worden sein. Am 8. Dezember wurden beispielsweise — so meldet man — in mehreren Schuppen auf dem Flugplatz Hendon kleine Pulvermengen unter den Apparaten gefunden, die mit einer Zündschnur verbunden waren. Diese Fälle brügen ähnliche Anschläge in Erinnerung, die zu Anfang dieses Jahres in Heudou, Farnsborough, Brooklands u. s. w. gemacht wurden und damals zu einer umfangreichen Untersuchung durch den Königlichen Aéro-Klub führten. Seinerzeit schwebte auch für einige Minuten ein englischer Flieger infolge so eines Anschlags in Lebensgefahr. Leutnant Porte hatte kurz nach dem Aufstieg in Hendon hinter den Auspuffrohren am Motor kleine Pulvermengen bemerkt. Er ging sofort nieder und im Augenblick der Landung setzte sich das Pulver in Brand und drohte die Tragflächen des Apparates zu verbrennen; es gelang damals, das Feuer zu löschen. Der Vorfall wurde seinerzeit im Interesse der Untersuchung geheimgehalten.

EIN FLUGBOOT ist von einem deutschen Konstrukteur herausgebracht worden, während sonst die deutsche Marine-Luftflottille nur Schwimmerfahrzeuge aufzuweisen hatte. Der Apparat ist von Max Oertz konstruiert und in allen seinen Teilen auf dessen Werft in Hamburg-Neuhof gebaut worden. Die Grundlage des Flugzeuges ist ein unter normalen Verhältnissen seetüchtiges Boot von ca. 8 *m* Länge. Als Flugzeugtyp ist die Maschine ein Doppeldecker, dessen Tragflächen zum Teil die Eigenarten der Flügel des Oertzschen Eindeckers zeigen. Das Flugzeug ist mit einem 120 H. P. Sechs-Zylinder-Argus-Motor ausgerüstet, dessen Kraft durch Übertragung auf die hinter den Tragflächen angeordnete Schraube wirkt. Der erste Flug des Apparats, den Anselm Marchal steuerte, wurde mit Dipl.-Ing. Fritsch als Passagier in Warnemünde unternommen. Trotz der Belastung mit zwei Mann und reichlichem Betriebsstoff kam das Flugzeug nach einem verhältnismäßig kurzen Anlauf, ca. 80 *m*, vom Wasser ab und erreichte in kurzer Zeit eine beträchtliche Höhe.

DIE FRANZOSEN regen sich, wie Dr. Hildebrandt schreibt, außerordentlich darüber auf, daß die Schweiz beabsichtigt, Flugzeuge in Deutschland anzukaufen. In »La Suisse« wurde ein beachtenswertes Bild veröffentlicht, auf dem der schweizerische Flugführer Oskar Bider dargestellt ist, wie er in einem von einem deutschen Kürassier geöffneten Geldschrank hineinfliegt. In den französischen Zeitschriften kommt weiter die unverhohlene Bewunderung über die anläßlich des Kampfes um die großen Preise der deutschen Nationalflugspende erzielten Leistungen zum Ausdruck, aber auch eine Befürchtung, die deutsche Flugzeugindustrie könnte der französischen Bestellungen von anderen Staaten wegnehmen. Dann kommt noch die große Sorge, die die französische Industrie hat, die Militärverwaltung könne den Bau der Flugmaschinen selbst übernehmen. Die Regierung hat sich zu dieser Frage noch nicht geäußert, aber aus den Veröffentlichungen geht hervor, daß viele Militärflieger tatsächlich ein gewisses Mißtrauen gegen die aus der Privatindustrie hervorgegangenen Maschinen hat. Viele Unglücksfälle werden nachlässigem Bau zugeschrieben.

EIN UNHEIMLICHES ERLEBNIS hatte am 24. November der Aviatiker Rost in Etampes. Während auf diesem Flugfeld Hätten seine täglichen Kreise zog, um in ausdauernden Seitenflügen den Michelin-Preis zu erwerben, eröffnete Rost eine Attacke auf den Höhenrekord. Er hatte bereits etwa 4000 *m* erreicht, als die Zuschauer bemerkten, daß sein Eindecker stark schwankte, sich nach vorn übermelgte und abstürzte. Er überschlug sich nacheinander wohl zwanzigmal, wobei er die von Pégoud Flügen her bekannten Purzelbäume schlug, nur mit dem gewaltigen Unterschiede, daß es hier wider Willen des Piloten geschah. In etwa 1000 *m* Höhe wurden die Kreise der Maschine langsamer. Offenbar konnte der Flieger den Apparat wieder beherrschen, und er landete dann auch in normaler Weise. Rost war durch den Vorgang so sehr erschüttert, daß er zu Anfang nicht reden konnte. Später, als er sich beruhigt hatte, erklärte er, daß er von einem heftigen Wirbelwind erfaßt wurde und gegen seinen Willen die Schleifen ausgeführt habe. Erst allmählich habe er die Fassung wiedergefunden und den Apparat wieder in seine Gewalt bringen können.

MIT BRIEFTAUBEN hat man kürzlich militärischerseits Versuche zur raschen Beförderung von Mitteilungen aus dem fliegenden Flugzeug gemacht. Es ist ja häufig wünschenswert, Meldungen auch schon während des Fluges zurückzuschicken, damit der Offizier seine Be-

obachtungen fortsetzen kann und nicht selbst zur Rückkehr gezwungen ist. Die Aufbringung von Stationen für drahtlose Telegraphie ist oft nicht möglich. Mit den Brieftauben hat sich zunächst der Nachteil ergeben, daß beim Ablassen der Brieftauben die rasch rotierenden Propeller den kreisenden Vögeln gefährlich werden können. Es sind verschiedene Versuche angestellt worden, wie man diesen Übelstand am besten beseitigen könnte. Unter anderem hat man die Tauben kopfabwärts durch eine vertikale Röhre abgeworfen, so daß das Flugzeug mit seinen gefährlichen Propellern in dem Moment, in dem der Vogel in die Luft kam, seine eigenen Schwingen zu gebrauchen, bereits ziemlich weit entfernt war. Bei den diesjährigen großen französischen Herbstmanövern soll dieses Verfahren voll befriedigt haben und es soll die Absicht bestehen, die Flugzeuge regelmäßig mit Brieftauben auszurüsten.

IN JOHANNISTHAL wurden im Dezember 1913 an 26 Tagen 2410 Flüge von 134 Fliegern bei einer Gesamtdauer von 313½ Stunden ausgeführt. Die größte Summe an Flugzeiten erreichte Breitbeil auf seinem Ago-Doppeldecker mit 19 Stunden 11 Minuten. Die meisten Aufstiege, und zwar 276, führte Reiterer auf seiner Etrich-Taube aus. Die Pilotenprüfung haben 14 Flieger, die Feldpilotenprüfung neun Flieger bestanden. Vom Flugplatze aus wurden acht Überlandflüge ausgeführt. Im ganzen ereigneten sich 12 neunenswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 2410 Flügen ein Prozentsatz von 0·5 zu verzeichnen ist. — Im Jannar 1914 flogen 112 Flieger an 29 Tagen; außerdem machten drei Aviatiker Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten und die meisten Aufstiege hatte Ballod auf Jeannin-Taube mit 19 Stunden 4 Minuten und 159 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 2398, die Gesamtdauer 318 Stunden 20 Minuten. Elf Flieger bestanden die Pilotenprüfung, 18 Flieger die Feldpilotenprüfung. 16 Überlandflüge vom Flugplatz wurden ausgeführt. Es ereigneten sich vier nennenswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 2398 Flügen ein Prozentsatz von nur 0·16 zu verzeichnen ist.

SIKORSKY, der russische Ingenieur, ist schon wohlbekannt als der Erbauer der größten Flugmaschine der Welt. Sein Apparat »Le Grand«, von dem wiederholt berichtet wurde, hat jetzt einen noch weit größeren Bruder erhalten. Das neue Riesenflugzeug, welches nach einem russischen Sagenhelden »Ilja-Muromez« heißt und aus der Russo-Baltischen Werft stammt, ist ein Doppeldecker mit 182 m^2 Flächenareal. Er klaftert 37 m, hat eine Länge von 20 m und wird von fünf Motoren von je 100 H. P. getrieben. Der Apparat hat eine sehr geräumige Karosserie, die die Kabine des Piloten, einen kleinen Salon für fünf Passagiere, ein Schlafkabinett und einen Toilettenraum enthält. Die bisherigen Leistungen dieses größten Aëroplans der Welt stehen in keinem Einklang mit den relativ enormen Aufwendungen, die für ihn gemacht worden sind. Das beste war noch ein Flug über nicht ganz 7 km, den der Koloß in 40 m Höhe mit zehn Passagieren ausgeführt haben soll. Der Konstruktenr des Fahrzenges mußte zugeben, daß beim Bau große Fehler gemacht worden sind, so daß wahrscheinlich ein Umbau vorgenommen werden muß. Die Baukosten werden vom russischen Kriegsministerium getragen und machten 80.000 Rubel aus.

PÉGOUD macht jetzt seine Purzelbaumflüge bereits mit Passagieren. Zum erstenmal stieg am 13. Dezember ein Begleiter mit ihm in Buc auf, und zwar A. Guymon, ein Redakteur des »Auto«. Guymon erzählt, daß er sich anfänglich ein wenig unbehaglich fühlte, daß ihn jedoch bald eine angenehme Empfindung von Sicherheit durchströmte. Auch die Schwester des Redakteurs, Mlle Adda Guymon, ließ sich sodann von Pégond mitnehmen. Pégoud ist auch auf eine neue Variante seiner Kreiselflüge gekommen und führte sie am 14. Dezember zum erstenmal in Juvisy einigen Zuschauern vor. Um 3 Uhr nachmittags stieg er auf und führte zunächst einige seiner bekannten Schleif- und Sturzflüge aus, um dann sein neues Experiment zu zeigen. Pégoud stellte seinen Apparat so, daß er vollkommen senkrecht stand. Durch Regulierung des Steuers bekam der Apparat dann eine Drehbewegung, die immer schneller und schneller wurde bis sich schließlich der Apparat auf der Schwanzspitze wie ein Kreisel um seine eigene Achse drehte Iu dieser Stellung sank Pégoud von einer Höhe von 500 m auf 200 m herab, um dann im Gleitflnge glatt zu landen. — Auch andere Purzelbaumflieger haben seither öfters Passagiere mitgeführt.

ANATOL RENNER, der ältere der beiden »Renuen-Buben«, der im Vorjahre die Pilotenprüfung abgelegt hat, ist der Erfinder eines neuen automatischen Flugzeugstabilisators. Dieser soll angeblich vor dem der Brüder Wright den Vorzug haben, bei allen Flugzeugen, ob Eindecker oder Zweidecker, verwendet werden zu können. Der Apparat arbe itet naabhängig vom Motor und bringt selbständig das Flugzeng immer in jene Lage zurück, die der jew eiligen Steuerstellung entspricht. Er läßt sich ganz oder teilweise ausschalten, so zwar, daß man gegebenenfalls automatisch nur die Längs- oder nur die Querstabilisierung wirken läßt. Der Apparat soll die Eigenschaft haben, eben·o einen ruhigen Gleitflug zu sichern, als auch beim Aufstieg das Flugzeug sofort in die richtige Lage zu bringen. Dabei soll das Gewicht des gebrauchsfähigen Apparates nur etwas über 20 kg betragen und sich an beliebiger Stelle des Rumpfes anbringen lassen. Anatol Renner wird seine Erfindung zum Patent anmelden und beabsichtigt, sie schon beim Rundflug um den Schicht-Preis praktisch zu erwerten. — Alexander Renner, der jüngere der »Renuen-Buben«, wird auch Flieger: er ist im Herbst in den Militärfliegerstand getreten und wurde in die Flugmaschinenabteilung eingereiht, nm zum Militärflieger ausgebildet zu werden.

IN LEBENSGEFAHR gerieten am 22. Jannar der Aviatiker Malicon und Baronin Vaughan, die morganatische Gemahlin des verstorbenen Königs Leopold von Belgien, welche mit einem ihrer Kinder dem Flugzeug Malicons sich anvertraut hatte. Der Flieger führte an der französischen Riviera bei Beaulieu zuerst einige Schauflüge aus. Sodann nahm er die Großherzogin Anastasia von Mecklenburg-Schwerin, die Mutter der deutschen Kronprinzessin, als Passagier an Bord des Hydroaeroplanes. Der Apparat erhob sich etwa 300 m in die Luft und schwebte ungefähr eine halbe Stunde über dem Meeresspiegel. Die Laudung erfolgte ohne Zwischenfall. Gleich darauf unternahm Malicon einen zweiten Aufstieg, bei dem er die Baronin Vaughan und eines ihrer Kinder an Bord nahm. In dem Augenblick, als sich der Apparat vom Wasser in die Luft erhob, wurde einer der bei den Schwimmer des Flugzeuges von einer starken Welle erfaßt und weggerissen. Dabei flogen Stücke gegen den Propeller und hierdurch wurden einige Rohre zerrissen. Das Gleichgewicht des Apparats erlitt Störungen und das Flugzeng sank wieder ins Meer zurück. Ein Teil der Flügel geriet unter Wasser und die drei Insassen des Apparates schwebten in der großen Gefahr, in die Tiefe gezogen zu werden. Zum Glück alte rechtzeitig ein Motorboot herbei, befreite die Baronin Vaughan und ihr Kind sowie den Flieger aus ihrer gefährlich en Situation und brachte sie unversehrt ans Land zurück.

FÜR DEN STERNFLUG nach Monaco, der im April stattfinden wird, sind die Strecken durchgeprüft und fixiert worden. Man hat zunächst sieben Startplätze und entsprechend verschiedene Strecken in Aussicht genommen. Die erste führt von Paris über Augers, Toulouse und Tonlon nach Monte Carlo, die zweite, belgische, beginnt in Brüssel und führt nach Calais, Dijon und Tonlon zum Ziel. Die englische Flugstrecke beginnt in Loudon und nimmt dann über Calais den gleichen Weg. Die deutschen Teilnehmer starten in Gotha und fliegen über Frankfurt a. M. gleichfalls über Dijon und Toulon nach Monte Carlo. Für die Österreicher führt der Weg von Wien aus über Agram, Venedig und Genua nach Monte Carlo, für die Italiener von Rom über Turin, Venedig und Genua und für die spanischen Flieger von Mad·id über Bilbao, Toulouse und Tonlon nach Monte Carlo. Wie schon früher berichtet, sind an Preisen im ganzen 75.000 Francs ausgesetzt. Für die beste Zeit sollen 25.000 Francs gegeben werden. Je 5000 Francs erhalten die schnellsten Flieger auf jeder Strecke.

Der Rest ist für Spezialpreise bestimmt. Die Ankunft in Monte Carlo wird in der Zeit vom 1. bis 15. April gewertet. Der Start wird vom 31. März an freigegeben. Es ist den Fliegern überlassen, den ganzen Flug auf einer kombinierten Land- und Wasserflugzeugmaschine zu absolvieren, oder für den letzten Teil, der über das Mittelmeer geht, die Landapparate gegen Wasserflugzeuge umzutauschen. Die Wasserstrecken beginnen für die von Osten kommenden Flieger in Genua und für die vom Westen kommenden in Toulon. Der Weltherrscher ist für Flieger und Apparate aller Nationen offen.

BUDAPEST erhält einen neuen Flugplatz statt des Rákoser Feldes. Der neue Platz entsteht auf Beschluß des Ungarischen Aëro-Verbandes auf der Insel Csepel nächst der Hauptstadt und wird ein Gebiet im Flächenausmaße von ungefähr 2½ km^2 umfassen. Der Kaufpreis des Flugplatzes hat Kronen 760.000 K in teilweise durch staatliche Subventionen gedeckt, den Rest will der Verband durch eine im Jahre 1914 einzuleitende Landesaktion aufbringen. Vorläufig wird ein Amortisationsdarlehen auf 60 Jahre aufgenommen. Die Heereseleitung wird einen Betrag von 500.000 K in dem Flugplatz investieren. Sowohl der Aëro-Verband als auch die Militärbehörde werden schon im Frühjahre mit den Einrichtungsarbeiten auf dem Flugplatz beginnen. Die Lage des neuen Flugplatzes soll eine sehr günstige sein. Der Flugplatz ist von Budapest aus durch zwei Linien der elektrischen Bahn zu erreichen; im Sommer kann das Publikum auch mit einem Schiffe dahin gelangen. Von dem Flugplatze sind 10.000 m^2 auf Vorschlag des Kommandanten der Luftschiffersabteilung Oberstleutnant Uzelac für ein Aëro-Laboratorium zu verwenden. Die Hangaranlage wird in zwei Teile getrennt: auf dem einen werden die Hangars für das Zivil, auf dem anderen für das Militär erbaut. Von den drei zu errichtenden großen Hangars sind zwei für die gemeinsame Armee und einer für die ungarische Landwehr bestimmt. Die Zivilaviatiker bekommen zehn Hangars mit den dazugehörigen Werkstätten. Zwischen den beiden Hangaranlagen wird ein Aviatikerhotel erbaut. Neben den Hangars des Militärs wird die Militärpilotenschule errichtet; am Ufer der Donau plant man einen Wasserflugzeughafen.

DER STARRBALLON »SPIESS« der französischen Armee hat bekanntlich in seiner ersten Gestalt nichts getaugt und wurde umgebaut. Der starre Körper des Spiess-Luftschiffes besteht zum Unterschied von jenem der Zeppelin-Ballons aus Holz. Die einzelnen Träger des riesigen Gerippes sind aus je vier 6—12 *mm* starken Tannenholzstreifen zusammengesetzt, die in den Ecken durch Latten von Dreieckprofil gestützt und außen mit zwei starken Stoffstreifen in spiralförmigen Schraubenwindungen umwickelt sind. Ein solcher Kastenträger von 8 *m* Länge soll bei einem Gewicht von nur 19 *kg* im stande sein, eine Last von 7000 *kg* an seinem Ende zu tragen. Die einzelnen Träger werden durch metallische Muffen verbunden. Der Tragkörper wird durch Querspriegoms, die beim Spiess-Luftschiff aus 14 Seiten bestehen, und durch Längsstreben in Form gehalten. Eine weitere Versteifung ist der Dreieckskiel, der sich fast vom Bug bis zum Heck erstreckt und auf dem man geben kann. Zwischen den Querversteifungen sind 17 zylindrische Gaszellen eingeschlossen, die ein Gesamtvolumen von 16.400 m^3 haben, gegen 12.800 m^3 von früher. Die Länge des Luftschiffes beträgt jetzt nach dem Umbau 140 *m*, diejenige der Tragkörper-Durchmesser 18 *m* und die Gesamtöhle einschließlich der Goudel 17 *m*. Die Gondeln sind flache, nach hinten offene Räume in zwei Stoffaussprungen des Kieles. Die aus geloppeltem Ballonstoff hergestellten Gaszellen haben ihr Überdruckventil im Scheitel. Das Luftschiff ist mit Chenu-Motoren von insgesamt bei 400 H. P. ausgerüstet. Am 11. Dezember fand in Saint-Cyr die erste Auffahrt des ungeschaffenen Spiess-Ballons statt. Es verlautet noch nichts Sicheres darüber, ob er sich bewährt.

AUS WIENER-NEUSTADT wurde uns über die letzten Monate berichtet: Bis Mitta Dezember war die Temperatur eine normale, dann sank das Thermometer und am 21. Dezember früh wurde ein Minimum von — 8·4° konstatiert. Die Gesamtflugzeit im letzten Monat des Jahres 1913 betrug 24 Stunden und verteilte sich auf sieben gause und sieben halbe Flugtage. Es wurden neun Überlandflüge ausgeführt, und zwar: 1. Dezember: Oberleutnant Ritter von Cavallar nach Neunkirchen und zurück; 3. Dezember von Fischamend nach Wiener-Neustadt und zurück die Herren Leutnant Moltini mit Major Geyer, Leutnant Fosyl mit Oberlantnant Flatz, von Wiener-Neustadt nach Fischamend und zurück Oberleutnant Caparl mit Oberleutnant Schwab, Leutnant Nowy von Wiener-Neustadt nach Neunkirchen und zurück; 9. Dezember: Leutnant Nowy mit Oberleutnant Ritter von Cavallar nach Fischamend; 17. Dezember: der gleiche Flug; 19. Dezember: Zugsführer Walli nach Neunkirchen und zurück; 23. Dezember: Zdenko Keck nach Wiener-Neustadt und zurück. — Im Monate Januar wurden die Flugleistungen durch Kälte und Nebel stark beeinträchtigt. Es konnte nur an fünf Tagen geflogen werden, wobei eine Gesamtflugzeit von 4:41:00 erzielt wurde. Aviatiker Konschel traf am 17. Januar von Aspern kommend auf dem Flugplatze ein und flog nach Fredburg weiter. In den theoretischen Kurs in Wien sind folgende Herren Fliegeroffiziere eingerückt: die Oberleutnants Schwab, Caparl, Ritter von Cavallar, Wagner von Florheim, Schwarz, ferner die Leutnants Nowy von Wallersberg, Böhm und Stojsavljevic. Vom k. und k. Verkehrstruppenflugdekommando wurde Zugsführer Walli zum Feldpiloten ernannt.

KARL ILLNER hielt am 25. Februar in der Wiener »Kleinen Bühne« einen Lichtbildervortrag »Aus meiner Fliegerpraxis«. Die Vorführung war eine Veranstaltung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs und des k. k. Österreichischen Touring-Klubs. Der Vortragende wurde eines Fliegerheims auf dem Flugfeld in Aspern. In seiner bekannten sympathischen und bescheidenen Art gab Meister Illner zu den Lichtbildern seine Erklärungen. Man sah da die ganze Entwicklung des österreichischen Flugwesens aus seinen Anfängen vorbeiziehen. Schon bei der ersten Ausprobung der Etrich-Weiß-Apparate war Illner tätig. Als sich Etrich von dem Ingenieur Weis trennte und nach Wiener-Neustadt übersiedelte, war Illner derjenige, der die verbesserten Apparate meisterte, die nun auch Höhen- und Seitensteuerung und schließlich die heutige Tandemform, die Stabilisierungsvorrichtungen erhielten. Damals war es schwierig, die Flugapparate in die Höhe zu bringen, weil der verwendete Automobilmotor nicht für diesen Zweck gebaut war. Dann kamen Illners Überlandflüge: der erste Flug nach Wien, der Rundflug nach Horn, von dem Illner erzählt, daß ihm dort sein Grabstein bei Lebzeiten gesetzt wurde. Er meint damit den Obelisken, der zur Erinnerung an seinen ersten Landflug bei Horn errichtet ward. Später ging Illner an die Hochflüge, die gegenüber den heutigen Flügen recht bescheiden waren: und doch war er erfreut, wenn er es nur um einige Meter höher gebracht hatte als vorher. Bemerkenswert ist, was Illner über die Abnahme der zivilen Aviatik sagt. In den ersten Jahren der Flugkunst gab es viel mehr Zivilflieger in Österreich als heute. Damals standen, wie die Lichtbilder ersehen ließen, bei einem Wettflugen zwei lange Reihen Flugmaschinen von Zivilfliegern auf dem Flugfeld von Wiener-Neustadt; heute gibt es, wie Illner sagt, in Österreich nur mehr vier Zivilflieger, die sich betätigen. Nur die Militärs kommen hier noch als Flieger in Betracht. Sehr schön wirkten die Bilder von Madrid, die Illner vom Flugzeug aus aufgenommen hat, als er [illegible] Flugschüler unbildete. Seine bedeutenden Erfolge als Flieger und als Lehrer überging der Vortragende mit Bescheidenheit. Illner fand den aufrichtigsten Beifall des Auditoriums.

DIE LUFTOMNIBUSSE, die großen, auf mehrere Passagiere berechneten Flugzeuge, haben bisher noch keine bedeutenden Erfolge zu verzeichnen gehabt, sei es, daß sich der Aëroplan zu dieser Art der Anwendung nicht gut eignet, sei es, daß man sich der Angestaltung dieser Konstruktionen noch zu wenig intensiv zugewendet hat. Nur der Russe Sikorsky hat einen Erfolg erzielt Ein neuer Luftomnibus, der viel zu versprechen scheint

ist jetzt aus der Werkstätte des französischen Erfinders Paul Schmitt hervorgegangen und wird von Garaix in Chartres ausprobiert. Die neue Flugmaschine unterscheidet sich von den anderen dadurch, daß sie bewegliche Tragflächen aufweist. Durch leichte Veränderungen in der Stellung der gesamten Tragflächen und durch Regelung des Neigungswinkels kann der Aufstieg und Abstieg unter Vermeidung aller Gefahr des Höhensteuers sicher reguliert werden. In Chartres fanden Flüge mit drei, vier, fünf und schließlich mit sechs Passagieren statt. Dabei erreichte Garaix mit vier Passagieren 2250 *m* Höhe, mit fünf Passagieren (in 36 Minuten) ebenfal's 2250 *m* und mit sechs Passagieren 1700 *m* Höhe. Diese Leistungen sind, falls sie auerkannt werden, Weltrekords, denn die von Sablatnigg geschaffenen Rekords für einen Höhenflug mit vier Passagieren betrugen 2080 *m* und mit fünf Passagieren 1015 *m*. Die interessanteste Eigenschaft dieses uenen Riesenflugzeuges ist die Tatsache, daß der Führer in der Lage ist, die Schnelligkeit der Maschine während des Fluges zu regeln. Von der Maximalstundengeschwindigkeit von 115 *km* kann er bis zu 80 *km* herabgehen, kann also während des Fluges Schnelligkeitsdifferenzen von mehr als 75 *km* erzielen. Die erstaunliche Leichtigkeit, mit der dies erreicht werden kann, geht auf die Möglichkeit zurück, die Neigungswinkel der oberen und der unteren Tragfläche des Zweideckers zu verändern. Der Winkel kann von 0 bis zu 12 Grad umgestellt werden; je höher er ist, umsomehr Widerstand bieteu die Tragflächen der Luft, je geringer er wird, um so leichter und schneller gleitet das Fahrzeug durch die Atmosphäre. Beim Landen kann die Umstellung der Tragflächen gleichfalls mit als Bremse verwendet werden, um den Gang der Maschine aufzuhalten Beim Aufstieg wirkt die Einstellung der Tragflächen als Höhensteuer. Bei den jüngsten Rekordflügeu in Chartres wurde beim Aufstieg der Winkel beispielsweise wie folgt eingestellt: Mit 4 Grad Winkel stieg Garaix auf, bei 1000 *m* Höhe stellte er fest, daß die Steigbewegung nicht fortdauernd genug stellte er die Flächen unter 6 Grad und dann, um 2000 *m* Höhe zu erreichen, auf 8 Grad. In 2250 *m* Höhe hatte man einen Winkel von 9 Grad eingestellt. Das Maximum ist, wie bereits erwähnt, 12 Grad. Garaix berichtete, daß der Flug des neuen Luftcombins so ruhig, stetig und weich sei, wie kaum bei einem anderen Flugzeuge.

EINE SCHÖNE LUFTREISE über Land haben die deutschen Flugoffiziere Lentnauts Carganico und Friedberg in der Zeit vom 15. Oktober zum 8. November durchgeführt. Anlaß zu dieser Fahrt gab die Verteilungspreise der Nationalflugspende. Die »B. Z. a. Mittag« gibt eine übersichtliche Zusammenstellung der Etappen. 1. Tag: 15. Oktober, Start 12 Uhr 40 nachts von Straßburg i. E. aus. Es herrschte starker Bodennebel. Nach einer Viertelstunde hatten die Flieger klaren Mondschein. Die Orientierung war zunächst bestndig gut möglich. Bei Gotha gerieten die Flieger in dichte Wolken, über die sie sich erhoben. Sie überflogen die Anshöhen des Schwarzwaldes, die Rhön, den Thüringer Wald und den Harz bei völliger Dunkelheit und hatten sehr unter Böen und Regen zu leiden. Durch das Erlöschen des Flugzeugs gerieten der Kompaß in Rotation, so daß die Offiziere, da jeder Anhaltspunkt am Boden fehlte, nach Norden abgetrieben wurden. Durch einen unvorhergesehenen Zufall verloren die Flieger noch etwa 90 *l* Benzin, so daß sie bei völlig dunkler Nacht zur Landung gezwungen waren. Leutnant Friedberg fand durch donnerndes Schießen mit der Leuchtpistole einen Landungsplatz. Das Terrain war jedoch nicht genau zu erkennen, so daß die Flieger, ohne es zu wissen, in ausgiebende Gelände gerieten, wobei die Maschine sich überschlug. Die Landung erfolgte um 5 Uhr 20 morgens bei Braunschweig. (Eine Stunde vor Beginu der Dämmerung.) Es ist dies die einzig geglückte Notlandung bei Nacht. Der Propeller alleiu war durch das Überschlagen beschädigt wordeu. Die zurückgelegte Strecke betrug etwa 600 *km*, die Luftlinie 500 *km*, die Flugzeit war 4 Stunden 40 Minuten. 2. Tag: Braunschweig—Berlin (200 *km* in 1 Stunde 50 Minuten). In Johannisthal erneuter Versuch der Flieger um einen National-Flugspendepreis zu starten. Da es aber zu dunkel war, mußte umgekehrt werden. 3. Tag: Berlin—Königsberg (530 *km* in 4 Stunden). Teilweise starker Regen. Eine Stunde Rube. Weiterflug nach Graudenz. Zu diesen 180 *km* brauchten die Offiziere wegen des starken Gegenwindes volle 4 Stunden 5 Minuten. Deshalb gab Leutnant Carganico den Wettbewerb auf und die Feruflugpreise auf. Von Graudenz aus machten die Flieger mehrere Ausflüge in die Umgebung. 4. Tag: Graudenz—Breslau über Posen, Oels, Lissa (400 *km* in 5 Stunden 10 Minuten). Von Breslau aus wurden wieder mehrere Ausflüge auf dem Luftwege unternommen. 5. Tag: Breslau —Preßburg—Wien (400 *km* in 3½ Stunden). Bis Glatz gute Sicht, dann ging über den Wolken weiter. Bei Preßburg wurde die Donau erreicht. Die Landung erfolgte bei Aspern. Seitens der österreichischen Offiziere wurde den deutschen Kameraden ein begeisterter Empfang bereitet, die ihren Doppeldecker in schönen Kurvenflügen vorführten. 6. Tag: Aspern—Tulln (100 *km*). Die Flieger mußten, um etwas zu sehen, in nur 100 *m* Höhe im Donautale fliegeu und kehrten deshalb nach Aspern zurück. 7. Tag: Aspern—München (360 *km* in 4 Stunden 5 Minuten). Starker Regen. 8. Tag: München—Augsburg—Stuttgart (280 *km* in 2 Stunden 20 Minnten). Wegeu starker Böen und Gegenwindes wurde die Zwischenlandung bei Augsburg vorgenommen. Die Landung auf dem Cannstadter Wasen erfolgte am 8. November, nachmittags 4 Uhr 30 Minuten. Während ist die Maschine zur Revision des Motors bei den Mercedes-Werken geblieben. Zurückgelegt wurden mit der Maschine einschließlich der Ausflüge 3450 *km*. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 80 *km*, die größte Geschwindigkeit 180 *km*, die geringste 45 *km*.

DER PRINZ HEINRICH-FLUG 1914, dessen Strecke jetzt festliegt, geht in seiner ersten Etappe am 17. Mai von Darmstadt über Mannheim, Pforzheim, Speyer, Worms nach Frankfurt a. M., von dort am zweiten Flugtage über Wiesbaden, Koblenz nach Köln und zurück nach Frankfurt. Die dritte Etappe umfaßt die Strecke Frankfurt, Marburg, Kassel, Braunschweig, Hamburg; die vierte führt von Hamburg über Hannover, Minden, Herford, Bielefeld, Münster, Osnabrück, Bremen wieder nach Hamburg. Zwischen Hamburg und Köln wird am 23. Mai eine strategische Aufklärungsübung vorgenommen, die am 25. eine taktische Aufklärungsübung in der Gegeud von Köln anschließt. Die Bewertung der Flugleistungen geschieht nach folgenden Gesichtspunkten: Die Leistungen der Flieger, die alle vier Etappen durchflogen haben, werden nach der auf dem ersten Teil des Fluges (Etappe 1 und 2) und auf dem zweiten Teil (Etappe 3 und 4) erzielten Gesamtflugdauer bewertet. Der Aufenthalt an dem Endpunkt der ersten und dritten Etappe wird als Zwischenlandungszeit gerechnet. Für die Bewertung der reinen Flugzeit sowie für die Bestimmung der Belastung wird eine Abschätzung der Motorenstärke vorgenommen. Diese Abschätzung berücksichtigt die Größe des Zylindervolumens sowie die Gattung des Motors. Auf Grund der ermittelten Motorenstärke wird für jedes Flugzeug eine Normalwertziffer und eine Normalbelastung berechnet. Hinsichtlich der Preisbewerbung werden zwei getrennte Gruppen unterschieden, nämlich die Gruppe der Offiziersflieger und die Besitzer der nicht der Heeresverwaltung gehörigen Flugzeuge. Es werden im ganzen 71.000 M. an Preisen und Geldentschädigungen ausgeschrieben. Die von den Offiziersfliegern gewonnenen Geldpreise fließen der Kaiser Wilhelm-Fliegerstiftung zur Unterstützung verunglückter Offiziersflieger zu. Es stehen sechs Preise von zusammen 56.000 M. zur Verfügung, die den sechs Wettbewerbern mit der kürzesten berechneten Gesamtflugdauer zuerkannt werden. Hiervon sind bestimmt: 20.000 M. dem Ersten, 10.000 M. dem Zweiten, 8000 M. dem Dritten, 7000 M. dem Vierten, 6000 M. dem Fünften, 5000 M. dem Sechsten. Die 15.000 M. Geldentschädigungen werden in so viele Anteile geteilt, wie von den Zivilfliegern Etappen durchflogen sind, die strategische und taktische Aufklärungsübung zählen als je eine Etappe. Jeder Wettbewerber erhält soviel Anteile, wie seiu Flugzeug Etappen durch-

flogen hat. Der deutsche Kaiser und Prinz Heinrich von Preußen haben Ehrenpreise gestiftet. Um diese beiden Ehrenpreise findet ein Wettbewerb der Gruppen der Offiziersflieger und der Zivilpiloten statt. Der Gruppe, von der die höhere Prozentzahl der Teilnehmer den Zuverlässigkeitsflug und die Aufklärungsübungen erledigt hat, kommen der Kaiserpreis, der andern Gruppe der Prinz Heinrich-Preis zu. Bei gleicher Prozentzahl erhält die Gruppe mit der besten Einzelleistung den Kaiserpreis die andere den Prinz Heinrich-Preis. Falls die Flugzeuge im Besitz der Heeresverwaltung wird Nennpeld erhoben. Das Nennpeld für die Flugzeuge im Privatbesitz beträgt 500 M. Nennungsstelle ist der Arbeitsausschuß des Prinz Heinrich-Fluges 1914, Straßburg i. E. Nennungsschluß ist der 15. März 1914, 8 Uhr abends. Wettbewerber im Sinne der Flugsportbestimmungen ist lediglich der Besitzer des Flugzeuges. Die Wettbewerber und Flugzeugführer müssen deutscher Staatsangehörigkeit sein. Flugzeuge im Privatbesitz dürfen nicht von aktiven Militärfliegern geführt werden. Die Mitnahme eines Mitfliegers (Beobachters), der mit Rücksicht auf die an Überfliegenden Festungen aktiver Offizier des deutschen Heeres oder der Marine sein muß, ist vorgeschrieben. Die Flugzeuge müssen, mit Ausnahme der Motoren, in Deutschland hergestellt sein.

SENATOR REYMOND — ein wohlbekannter Streiter für die »fünfte Waffe« — führt wieder Beschwerden über das Luftschiffwesen der französischen Armee. Am 28. Januar interpellierte er im Senat wegen der Minderwertigkeit der französischen Luftschiffe gegenüber den deutschen, sowohl was die Zahl, Stärke und Ausrüstung der Schiffe wie die Ausbildung der Besatzung anbelangte. Der Redner bemängelte auch noch vieles andere. Aus der Parallele mit Frankreich und Deutschland sind folgende Stellen hervorzuheben, die starken Eindruck machten: »Deutschland besitzt 14 Lenkballons, Frankreich sieben, die Pferdekräfte der deutschen Motoranlagen betragen 600 bis 700, die der französischen kaum 300. Die Mitrailleusen tragenden »Zeppeline« können ohne Bewegungsänderung Projektile in einem Gewicht von 700 *kg* abwerfen. Die französischen Lenkballons sind weder für Defensive noch für Offensive ausgestattet. Deutschland besitzt 80 Lenkballonschuppen, Frankreich elf und lange nicht so zweckmäßig angestattete wie die unserer Nachbarn. Traurige Verhältnisse herrschen bei der französischen Wasserstoffgas-Versorgung. Deutschland verfügt gegenwärtig über elf große, dem Staate gehörige Gaserzeugungsanstalten, davon sechs an der französischen Grenze befindlich. Der französische Staat hat nicht eine einzige ihm gehörende Gasanstalt, ist vielmehr völlig auf private Unterstützung angewiesen. Eine französische Wasserstoffgasfabrik steht sogar in direkter Abhängigkeit von einer deutschen Firma! Der Preis, den Frankreich für Wasserstoffgas bezahlt, steht also um den zehnfachen Betrag höher als in Deutschland. Die deutschen Lenkballons fliegen an sicherlich von hundert Tagen und tagen dabei bis 1800 *km* Flugstrecke zurück. Frankreich hat in seinen großen Manövern sehr unangenehme Erfahrungen mit den Lenkballons gemacht. Nicht dreimal konnte ein Lenkballon aufsteigen, ohne einen Unfall zu haben.« Die Folge der noch weitergeführten Kritiken dieser Art war die Einsetzung eines Conseil supérieur de l'Aéronautique durch den Kriegsminister. Dieser oberste Rat, der sich mit verschiedenen Studien und Reformen zu befassen haben wird, setzt sich zusammen aus den Senatoren: Emile Chautemps, Dommer, d'Estournelles de Constant, Reymond; den Abgeordneten Cochery, Clémentel, Etienne, Painlevé; den Institutsmitgliedern: Appell, d'Arsonval, Deslandres, Lecornu; ferner Professor Marchis und mehreren Ingenieuren. Am 30. Januar beantwortete Kriegsminister Noulens im Senat die Interpellation Reymonds. Er gab zu, daß jetzt weniger Andrang zum Flugwesen herrsche als früher, aber im ganzen habe sich seine Beschaffenheit verbessert, der Nachwuchs sei ebenfalls besser. Die privaten Fliegerschulen müßten durch militärische Schulen ergänzt werden, in denen mit Strenge und Disziplin gearbeitet werde. Der Minister erklärte, wie die Erbauer von Flugzeugen durch Prämien ermutigt werden sollen. Frankreich besitze gegenwärtig 600 Flugzeuge, die Deutschen nur 450 bis 500. Man wisse nicht, ob die Deutschen gepanzerte Flugzeuge besitzen. Frankreich habe von dem ersten, bereits ausgeführten Apparat, der vollkommen zufriedenstellend erscheine, mehrere unter Vorbehalt bestellt. Frankreich besitze einen Typus des Zerstörereäroplans, das heißt eines Flugzeuges, das gepanzert und mit Waffen versehen sei. 577 Flugzeuge seien gekauft und geliefert worden, 100 andere müßten noch nachgeliefert werden. Von den Luftschiffen sprechend, glaubte der Kriegsminister, daß der Stand an lenkbaren Luftschiffen binnen kurzer Zeit vergrößert werden würde. Er gab die Mangelhaftigkeit der Hallen zu. Er teilte weiters mit, daß jeder mit lenkbaren Luftschiffen angestellte Posten eine Werkstätte zur Hervorbringung von Wasserstoff besitze; eine zweite werde bald errichtet werden. Die Wasserstoffabrik werde demnächst in Saint Cyr eingerichtet werden. Zum Schluß erklärte der Minister unter starkem Beifall, daß er seine Pflicht voll erfüllen werde. Der Sozialist Flusin ließ schließ eine Tagesordnung vor, die eine Bestrafung derjenigen Offiziere verlangte, die ihre Pflicht nicht erfüllt hätten. Der Kriegsminister erhob gegen diese Worte Einspruch. Reymond schlug eine von der Regierung angenommene Tagesordnung vor, worin die Fehler in der Organisation der militärischen Luftschiffahrt bedauert werden und dem Kriegsminister das Vertrauen ausgesprochen wird, daß er durch die Autonomie die notwendigen Reformen verwirklichen werde. Die Tagesordnung wurde angenommen.

LITERATUR.

»Das Fliegen.« Was jeder vom Fliegen, dem Bau und der Handhabung der Flugmaschinen wissen muß. Volkstümlich dargestellt, mit zahlreichen Bildern, von P. Béjeuhr, Chefredakteur der »Deutschen Luftfahrer-Zeitschrift«. Berlin 1914. Verlag Klasing & Co. Preis 60 Pf. — Die kleine Broschüre wendet sich ihrer ganzen Anlage nach an die breite Allgemeinheit. Sie setzt keinerlei theoretische Kenntnisse voraus, sondern geht bei der Erklärung der zum Fliegen nötigen Bewegungsvorgänge lediglich von naheliegenden Beispielen aus. So wird ohne jede Formel langsam das Verständnis für das Fliegen entwickelt und weiter ohne lange geschichtliche Rückblicke auf die jetzigen Konstruktionen eingegangen. Die einzelnen Flugzeuge werden nicht nach den Firmen besprochen, sondern die bei allen Apparaten wiederkehrenden Hauptteile werden nach ihrer Herstellungsart erwähnt. Das Buch ist durch etwa 40 sorgfältig zusammengestellte Abbildungen illustriert, wodurch die einzelnen Ausführungen wesentlich unterstützt werden.

»Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Luftschiffhallenbaues.« Von Richard Sonntag, königlicher Regierungsbaumeister a. D., z. Z. Oberingenieur in Stettin. Mit 146 Abbildungen und einer Tafel. Berlin, 1913. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 6 M. — Ein Buch, das nicht erst empfohlen zu werden, wieso die Luftschiffhallentechnik gerade in Deutschland den größten Aufschwung genommen hat. Trotz den vielfachen Bemühungen ist man freilich noch nicht zur idealen Halle gelangt, aber die Vielfältigkeit der Versuche, worunter sich so manche glückliche Lösung findet, ist vorerst für alle weitere Arbeit auf diesem Gebiete. Darum sei auch jedem, der solche Arbeit leisten oder sich auch bloß in dem Geleisteten umsehen will, das vorliegende gründliche und übersichtliche Werk empfohlen. Es gliedert sich wie folgt: I. Eigentümlichkeiten der Luftschiffhallen gegenüber anderen Hallen. II. Grundsätzliche Hallenanordnungen mit Rücksicht auf eine glatte Ein- und Ausfahrt der Schiffe und auf den Zweck der Hallen. (1. Längshallen, 2. Sternhallen, 3. Dreieckhallen, 4 Rundhallen und Vieleckhallen, 5. Luftschiffhäfen.) III. Grundsätzliche Anordnungen und Ausführungen von Hallentoren. IV. Ausbildung einzelner Hallentore. V. Gesamt-

anordnungen in Ausführung und Entwurf. (1. Ortsfeste Hallen, 2. Versetzbare Hallen, 3. Bewegliche Hallen.) VI. Schlußwort.

»Der Treibschrauben-Konstrukteur.« Eine neue elementare und erschöpfende Theorie der Treibschrauben (Schraubenpropeller für Luft- und Wasserfahrzeuge) und Tragschrauben und Anleitung zur Ausführung von günstig wirkenden Treib- und Tragschrauben für Luftfahrzeuge, Schiffe und Schlitten. Von Dr. Wegner von Dallwitz, Physiker und Dipl.-Ingenieur. Mit 87 Abbildungen, 4 Konstruktionstafeln und vielen Tabellen. Rostock i. M. Verlag von C. J. E. Volkmann Nachfolger (E. Weite). Preis 6 M. — Man war lange der Meinung, die Wirkung der Schraubenpropeller lasse sich nicht mit den Gesetzen der Mechanik synthesisch ableiten; das vorliegende Buch zeigt, daß dies doch möglich ist, und zwar auf elementare, gemeinverständliche Weise. Die neue Schraubentheorie des Autors trägt viele Früchte, insbesondere für die Luftschrauben. Das Buch gliedert sich in folgende Kapitel: Die Theorie der Schrauben — Verschiedene Typen der Fahrzeugvortreiber — Das Wesen der Schrauben und der Grad ihrer Arbeitsannutzung — Analogien zur Schraubenarbeit, zur Verdeutlichung des Verhaltens der Schrauben — Die Berechnung der Triebkraft der Schrauben — Der Motorleistungsbedarf der Schrauben — Der dynamische Wirkungsgrad der Schrauben — Bestimmung der notwendigen Schraubenleistung — Widerstandsberechnungen — Die ZAEROS-Schrauben — Schraubenflügeln — Beanspruchung der Schraubenflügel — Die Herstellung der Schrauben — Das Ausprobieren von Luftschrauben — Käufliche Schrauben — Anhang (Zusammenstellung der wichtigsten Gleichungen, Tabellen etc.). Das wertvolle Buch bildet den Band I der »Konstruktionsblätter für Flugtechniker« von Dr. Wegner von Dallwitz.

»Motor.« Illustrierte Monatsschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootwesens und der Luftschiffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Brannbeck. Preis 1 M. — Reichhaltig wie seine Vorgänger repräsentiert sich auch die Januarnummer dieser ausgezeichneten Monatschrift. Die Artikel »3000 *km* in Marokko«, »Im Auto durch Bosnien und die Hercegovina«, »Nächtliche Autofahrt in den Odenwald« sind warmempfundene Schilderungen von Autoreisen, die nicht verfehlen können, für die Automobiltouristik Propaganda zu machen. Namentlich die Marokkofahrt, die durch die unwirtlichsten Gebiete führt, zeigt, daß das Automobil in Fällen, wo alle anderen Transportmittel versagen, seine Insassen doch immer wieder ans Ziel bringt. Der Aufsatz »Der wahrhaft fliegende Mensch« behandelt die im letzten Jahre vielfach geübte Kunstflugerei und knüpft daran eine Erörterung der Aussichten, die sie der weiteren Entwicklung der Flugtechnik erschließt. Eine interessante technische Studie ist die Beschreibung des Riesendoppeldeckers des russischen Ingenieurs Sikowsky. Dem Pariser Salon und der Londoner Olympiaschau sind längere Besprechungen gewidmet. Von den kleineren Beiträgen seien erwähnt »Luftschiffahrt in Peru«, »Das Hochsee-Flugzeug«, »Funkentelegraphie und Luftfahrt«, »Neue Fernrohrbrillen«, »Rechts oder links fahren«, »Der Tismer-Motor«. Außerdem enthält das hübsch ausgestattete und reich illustrierte Heft viele industrielle Mitteilungen, die für die Geschäftskreise vom Wert sind. Die Braunbeckschen Monathefte bieten aber nicht nur dem Fachmanne interessante Anfachlüsse, sie verdienen es, auch in den breiteren Schichten gelesen zu werden, da ihre Anführungen nicht nur belehrend, sondern auch anregend sind. — Auch das inzwischen erschienene Februarheft läßt an Reichhaltigkeit und generöser Ausstattung nichts zu wünschen übrig. Der bekannte russische Automobilist A. P. Nagel schildert die Licht- und Schattenseiten einer Autoreise durch seine Heimat und läßt den Leser die ganzen Qualen einer eintägigen Fahrt über endlose, öde Landstraßen mitempfinden. Hugo Kanlen gibt eine anschauliche Darstellung seiner Weltrekordfahrt im Freiballon, die von Bitterfeld bis an die sibirische Grenze führte. Von einer abenteuerlichen Autofahrt durch den wilden Westen Amerikas im Schneesturm erzählt H. Pötzsch. Der bekannte deutsche Pilot Otto Stiefvatter gibt einen lebensgefährlichen Flug im Wintersturm zum besten. Eine umfangreiche Arbeit befaßt sich mit der Cyclecar-Bewegung in England und Amerika. Das Projekt eines Fluges von Europa nach Amerika, mit einer Skizze der zweckmäßigsten Strecke, ist das Thema eines folgenden Artikels. Ellige G. Frankl behandelt den Kampf Englands um die Vorherrschaft in der Luft. Sehr interessant ist eine eingehende Darstellung der Konstruktion des automatischen Wright-Stabilisators. Ingenieur König beleuchtet die Bedeutung drehbarer Luftschiffhallen, und der Hydroaëroplanfieger Seckat schildert seinen Flug Rund um Berlin. Für jeden Motorsportfreund ist der Artikel über nicht explodierbares Petroleum und Benzin von Interesse. Von den restlichen Beiträgen sei die Beschreibung der mustergültig angelegtes Automobilrennstraße Berlin—Grunewald hervorgehoben. Auch das letzte Heft weist eine glückliche Zusammenstellung auf, die den vielseitigsten Wünschen gerecht wird.

BRIEFKASTEN.

L. v. S. in P. — Der Astronom Jules César Janssen, der zweimal Präsident der »Société Française de Navigation Aérienne« gewesen ist, starb 1907.

»FLUGZEUG« in W. — Den rumänischen Höhenrekord im Alleinflug hat jetzt nicht mehr Hauptmann a. D. Krey mit 3600 *m*, sondern Oberleutnant Capsa mit 4025 *m* inne.

»PHINEUS« in L. — Das einzige französische Wasserflugzeug mit Landrädern ist, soviel uns bekannt ist, der Caudron-Zweidecker. Seine mit einer Stufe versehenen Schwimmer sind in der Mitte durchbrochen und tragen in der Öffnung ein Rad, so daß die Maschine auch von Lande oder vom Bord eines Schiffes aufsteigen kann.

Neu! Neu!

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co.

BERLIN W. 62

Soeben erschien:

Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik Band 12

Flugzeug-Modellbau

von Ziv.-Ing. **P. L. Bigenwald**

180 Seiten mit 162 Abbildungen, 4 Tafeln und 22 Tabellen

Preis elegant gebunden K 4·80.

INHALT: Erster Teil: Die Vorläufer — Die älteren Flugzeugmodelle — Die Wettbewerbe — Moderne Flugzeugmodelle. — **Zweiter Teil:** Die Ausführung des Modells — Konstruktionsmaterialien — Die drei verschiedenen Flugzeugarten und ihre Konstruktion — Die Grundformen des Modells — Die Motoren — Luftschrauben — Größen- und Gewichtsverhältnisse — Rumpfkonstruktion und der Motoreinbau — Fahrgestelle von Land- und Wasserflugzeugen — Die Trag-, Steuer- und Stabilisationsflächen — Arbeitsanleitung, Montage und Ausbalancierung — Flugversuche — Drachen und Drachenballons. — **Dritter Teil:** Die Theorie (Luftwiderstand, Selbstwerpunkt, Druckmittelpunkt, Auftrieb, Stabilität). — **Anhang:** Gleitflugzeug.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1913/14. # Schnellzugs-Verbindungen Winter 1913/14.

Gültig vom 1. November 1913.

Wien (Südbhf.) – Italien

über Cervignano

□		
720	ab	Wien Südbhf.
951		Semmering
1038		Bruck a. d. M.
1127		Graz Hauptbhf.
1227		Marburg Hauptbhf.
141		Cilli
319		Laibach
924	an	Abbazia-M.
946		Fiume
557		Nabresina
630		Triest S. B.
636		Monfalcone
645		Venedig
215		Mailand
518		Florenz
1066		Rom
655	an	Neapel

□	
680	
411	
1148	
1252	
116	
1348	
1180	
600	
588	
500	
710	
625	
621	
230	
1150	
795	

über Cormons

○	□	
845	930	ab Wien Südbhf.
1068	1148	Semmering
1209	1252	Bruck a. d. M.
116	140	Graz Hauptbhf.
328	302	Marburg Hauptbhf.
352	418	Cilli
600	603	Laibach
954	924	an Abbazia-M.
1018	946	Fiume
849	859	Nabresina
910	915	Triest S. B.
755	805	Venedig
1235	640	Mailand
1110		Florenz
1026	645	Rom
1255	1206	an Neapel

□	
910	915
706	617
456	458
424	351
306	236
152	113
1208	1131
841	830
730	700
258	
917	858
845	810
210	1130
940	620
630	225
1150	900
730	430

über Ala

□	✦	
830	1030	ab Wien Südbhf.
1040	1254	Semmering
1143	2033	Bruck a. d. M.
1227	300	Graz Hauptbhf.
1425	411	Marburg Hauptbhf.
479	681	an Klagenfurt Hauptbhf.
518	717	Villach Hauptbhf.
736	915	Lienz
1144	141	Bozen-Gries
100	345	Meran
130	258	Trient
146		Rovereto
154	321	Mori
1220	600	Arco
211	500	Ala
410	500	Verona
640	885	Mailand
936	1202	Florenz
945		an Genua

✦	
705	835
449	606
327	447
219	347
151	257
1041	1216
1000	1150
804	940
547	735
458	705
250	359
159	322
1221	213
144	304
1210	1223
910	945
530	531
520	520

über Pontebba

△	×	
735	1020	430 ab Wien Südbhf.
1006	1224	632 Semmering
1117	143	738 Bruck a. d. M.
1143	204	750 Leoben Hauptbhf. an
314		an Klagenfurt Hauptbhf.
353	604	1145 Villach Hauptbhf.
1027	1150	Venedig
610	415	Mailand
654	1110	1140 Florenz
106	1	540 Rom
654	1005	an Neapel

△	×	
250	515	840
100	319	626
1149	206	513
1127	128	446
1144		1256
744	917	1281
1222		500
1010		1135
700	1000	915
130		245
930		955

Ab Nizza 1000 Cannes 1081

An Nizza 1000 Cannes 1081

Deutschland–Italien

über Ala

◆	●	○	+	○	○		
1032	1110	1000	305	1060	110	ab	Berlin
1245	126	110	523	110	100		Leipzig
810	900	940	1288	130	1040		München
1104	1151	106	399	440	222		Innsbruck Hbf.
231	304	446	645	826	608		Bozen-Gries
345		554	1005	956	717	an	Meran
338	354	545	743	924	710		Trient
		618		957	743		Rovereto
		1015	1230	425	1230		Venedig
531	539	819	941	1205	1000		Verona
885		1115	1235	610	1235		Mailand
1202	1132	330	338	659	518		Florenz
550	506	950	900	1056	706		Rom
1040	945	210	655	658	655	an	Neapel

◆	●	○	+	○	○	
902	906	636	1207	936	454	
541	551	406	952	706	402	
954	1050	400	206	940	757	
647	757	1243	1121	600	448	
307	406	845	748	150	1243	
153		737	632	1248	1115	
211	302	748	647	1247	1147	
		658		1219	1131	
		1210		800	1705	
1156	1248	426	442	1030	908	
910		1205		700	630	
530	700	915	1045	915	235	
1135	130	245	530	1030	1000	
540	900	955	1010	310	420	

über Cervignano

600	ab	Budapest S. B.
945	an	Venedig
215		Mailand
518		Florenz
1055		Rom
655	an	Neapel

910	
630	
946	
630	
1150	
795	

Budapest (Südbhf.)–Italien

über Cormons

* □		
706	ab	Budapest S. B.
915	an	Triest S. B.
1004		Görz S. B.
1029		Cormons
206		Venedig
640		Mailand
1110		Florenz
645		Rom
1206	an	Neapel

□	
1015	956
845	815
745	707
730	645
430	1130
1210	630
630	225
1150	900
730	430

über Ala

✦		
600	800	ab Budapest S. B.
415	631	an Klagenfurt Hbf.
518	717	Villach Hbf.
736	915	Lienz
847	1058	Toblach
1144	141	Bozen-Gries
100	345	Meran
130	258	Trient
		Rovereto
154	321	Mori
1220	600	Arco
211	500	Ala
410	500	Verona
640	885	an Mailand

✦	
800	1015
631	1041
717	1000
915	804
1058	547
141	458
345	250
258	159
	1221
600	144
500	1210
885	910

□ Schlafwagen.
○ Speisewagen.
‖ Über Primolano.
+ Berlin—Tirol—Rom-Expreß verkehrt bis 1. Dezember.
Ägypten-Expreß verkehrt ab 7. Januar (einmal wöchentlich).
● Berlin—Neapel-Expreß verkehrt ab 1./4. Dezember (zweimal wöchentlich).
✦ Wien—(Budapest)—Tirol—Riviera-Expreß verk. ab 2./7. Feb. bis 30./9. April (zweimal wöchentlich).
◆ Nord-Süd-Expreß verkehrt ab 1./2 Dez.
× Wien—Nizza-Expreß verkehrt ab 13./16. November täglich.
△ Wien—Rom-Expreß verkehrt ab 2./5. Feb. (dreimal wöchentl.)
* Ab 1. Februar 8.22.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 2. Wien, 15. März 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Todessturz in Aspern. — Das Versprechen von Wright. — Zum Falle Elsner-Srna. — Ingolds Überlandflug. — Die Fachausdrücke. — Der Schicht-Flug. — Rekorde im Passagierflug. — Internationale Aëronautische Föderation. — Dauerwettbewerb. — Deutsche Nationalflugspende. — Zielfahrt des k. k. Aëro Klubs. — Fpnhäthärt des k. k. Aëro-Klubs. — Todesopfer. Österreichischer Luftschiffer-Verband. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate

TODESSTURZ IN ASPERN.

OBERLEUTNANT ELSNER †.

ZUGSFÜHRER SRNA †.

Am 9. März erlitt die österreichische Aviatik wieder einen schweren Verlust durch den katastrophalen Absturz eines Flugzeuges. Elsner der tüchtigsten, erfahrensten, erfolgreichsten und beliebtesten Flieger unserer Armee, Feldpilot Oberleutnant Eugen Elsner, hat einen jähen Tod gefunden, mit ihm auch der Zugsführer Philipp Srna, der ihn auf der verhängnisvollen Fahrt begleitete.

Oberleutnant Elsner war bei der militärischen Versuchsabteilung für Flugmaschinen eingeteilt und hatte öfters die der Heeresverwaltung zur Überuahme angebotenen Apparate einzufliegen, während es in anderen Ländern vielfach üblich ist, daß diese Erprobung von Angestellten der betreffenden Fabriken zu geschehen hat. Oberleutnant Elsner hatte nun gerade einen Lohner-Doppeldeck-Pfeilflieger einzufliegen. Mit diesem neuen Apparat, der das Zeichen »C« trug, flog Elsner in die Arme des Todes, indem sich mitten im Flug ein Tragdeck des Flugzeugs loslöste, so daß dieses wie ein Stein zur Erde fiel. Die Wucht des Sturzes wird dadurch illustriert, daß sich der Motor tief in die Erde einbohrte und das übrige Flugzeug in kleine Fragmente zersplitterte, während die Leiber der zwei Insasseu, die wohl sofort das Leben aushauchten, zahllose Knochenbrüche erlitten und fürchterlich zugerichtet wurden.

Besondere Tragik wird dem traurigen Vorfalle noch dadurch verliehen, daß die jugendliche Braut des Offiziers, die Tochter eines Eßlinger Bürgers, Augenzeugin des Sturzes war.

Aus den Aussagen von Personeu, die zur kritischen Zeit auf dem Asperner Flugfelde weilten, ergibt sich folgende Darstellung der Ereignisse:

Vor dem Unglücksflug unternahm Oberleutnaut Elsner mit Zugsführer Srna am 9. März nm 1/3 Uhr nachmittags einen kurzen Aufstieg mit dem Lohner-Pfeilflieger »Ce, der seit einigen Tagen in Verwendung stand. Nach einigen Evolutionen landete der Offizier und stieg dann um 3 Uhr 20 Minuten in gleicher Begleitung und mit demselben Flugzeug abermals auf. Er umkreiste das Flugfeld, steuerte auch mehrmals darüber hinaus und kehrte wieder zurück. Als nun der Aëroplan über dem Flugfelde auf der Eßlinger Seite schwebte, bemerkte man, daß sich die linke Tragfläche auffallend bewege. Die Tragfläche neigte sich stark, und es schien, als wollte sie sich vom Rumpfe des Apparates trennen. Eine kurze Zeit schwebte der Apparat noch in der Luft. Plötzlich machte er eine rechtsseitige Neigung, dann eine solche nach vorn, und plötzlich schoß der Apparat samt Entsetzen der anwesenden zahlreichen Offiziere pfeilschnell zu Boden. Während des Sturzes sah man Ranchwolken aus dem Motor aufsteigen und man dachte zunächst an eine Explosion. Der Apparat zerschellte auf dem Boden.

Sofort eilte man zur Unfallstelle, wo ein zufällig auf dem Flugfelde anwesender berittener Wachmann zuerst eintraf. Im Rumpfe des Apparats lag Oberleutnant Elsner, mit Lederjoppe und Sportkappe bekleidet, den Kopf abwärts gewendet; hinter ihm Zugsführer Srna in gleicher Stellung. Der erste Anblick der beiden Körper zeigte, daß jedes Leben aus denselben gewichen war. Trotzdem ließ man unverzüglich per Automobil den Gemeindearzt von Aspern Dr. Doregger herbeiholen. Er konnte nur mehr den Tod beider Verunglückten konstatieren. Auch die Freiwillige Rettungsgesellschaft wurde anf das Flugfeld berufen, doch hatte sie keinen Anlaß zu intervenieren.

Man stellte an den arg verstümmelten Leichnamen zahllose Verletzungen fest. Arme, Beine, Kopf und Rippen sind mehrfach gebrochen. Man befreite die Leichen aus den Trümmern des Apparats und trug sie in das Direktionsgebäude des Flugfeldes, wo sie mit Tüchern bedeckt wurden. Das Flugfeld wurde vom Militär abgesperrt und der zertrümmerte Flugapparat unter Bewachung gestellt. Auf dem Flugfelde wurde sofort zum Zeichen der Trauer die schwarze Fahne gehißt. Um 5 Uhr nachmittags wurde die Leiche Elsners in die Totenkammer des Garnisonsspitals Nr. 1 überführt, bald darauf auch die Leiche Srnas.

Die Braut des Oberleutnants Elsner, die Tochter eines Eßlinger Bürgers, hatte schon vormittags von ihrem Elternhause aus die Flüge des Bräutigams verfolgt und war auch Augenzeugin des Todessturzes. Sie eilte ver-

zweifelt enf das Flugfeld, wo sie ankam, als man gerade die Leiche Elsners in das Direktionsgebäude trug. Das Mädchen gebärdete sich wie wahnsinnig und mußte von den Offizieren mit sanfter Gewelt von der Leiche ferngehalten werden. Die junge Dame hat einen nicht unerheblichen Nervenchoc erlitten.

Am 10. März fand eine vom Militär angeordnete kommissionelle Besichtigung des bis dahin unter Bewachung gestandenen zertrümmerten Flugzeuges behufs Ermittlung der Ursache des Unfalles statt. Es ergab sich eine unzweifelhafte Bestätigung des schon in den ersten Darstellungen angegebenen Momentes: daß nämlich ein Tragflächenbruch den Sturz herbeigeführt hat. Aus dem Resultat, zu dem die Untersuchung gelangte, seien insbesondere folgende Punkte hervorgehoben: 1. Jedes auch noch so geringe Selbstverschulden Elsners ist ausgeschlossen, sein Kampf um sein und seines Fluggastes Leben ist heldenhaft gewesen bis zum Ende. Nach dem Sturz war die rechte Hand am Gashebel, die linke zertrümmerte der Volant des Höhensteuers; sein Blick blieb selbst im Tode noch energisch und ungebrochen. 2. Von einem Motordefekt kann keine Rede sein; ein solcher kann auch für einen Piloten wie Elsner niemals die Ursache des Absturzes sein. Das von Zeugen beobachtete mehrmalige Einschalten der Zündung und das Gasgeben während des Sturzes beweist übrigens die Intaktheit des Motors. 3. Das Benzinreservoir ist keineswegs explodiert. Flammenerscheinungen etc., wie manche Personen sie gesehen haben wollen, gehören in das Reich der Fabel. Die nach oben brechende Tragfläche hat jedoch das kleine Notreservoir noch in der Luft abgesprengt; das große zerschellte am Boden. 4. Der Flügelbruch erfolgte, wie alle Angezogenen übereinstimmend bestätigen, an der unteren linken Tragfläche, worauf sich das linke Flügelpaar um die Befestigung der oberen Tragfläche wie um eine Scharnier drehend nach oben und auf die unverletzte rechte Tragfläche legte. Hiernit war der Kraftumgelose Absturz unvermeidlich. Der Doppeldecker stürzte nun mit der Geschwindigkeit des freien Falles, den schwersten Teil — den Motor — voraus, zu Boden. Der Motor vergrub sich $1^1/_2$ *m* tief in den weichen Boden, der anschließende Rumpfteil mit den Sitzen für Führer und Begleiter wurde vollständig zertrümmert, die Fragmente erreichen kenm die Größe einer Spanne.

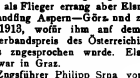
Wenig erhellt aus den Mitteilungen, die man von Gemeinderat Lohner, aus dessen Fabrik das verhängnisvolle Flugzeug stammt, in einer Wiener Tageszeitung lesen kann. Es wird da auf »komplizierte Erscheinungen hingewiesen, »die sich nicht ohneweiters aufklären lassen«. Auch wird ein Verschulden des Fliegers zwar nicht ausgesprochen, aber de facto geltend gemacht, indem ihm eine zu starke Inanspruchnahme des Flugzeuges zugeschoben wird. Auch seien, wie sich die der Fabrik zur Verfügung stehenden Fachleute aussprechen, einzelne Teile des Apparates an »ganz anerklärlichen Stellen« gebrochen.

Demgegenüber wird in dem Tageblatte auch eine Ansicht von Aviatikern mitgeteilt, worin es heißt: »Es kommt vor, daß kein gleichmäßiges Material bei der Verspannung verwendet wird, sondern teils hartes, teils weiches Material. Bei raschem Anfreißen des Apparates, wie es bei den Flügen des Oberleutnants Elsner der Fall war, erhöht sich der Druck auf die Tragflächen nm das Fünf- oder Sechsfache. Das weiche Material der Verspannung hält nun diesen erhöhten Druck nicht aus und es tritt leicht ein Bruch der Tragfläche ein. Ob tatsächlich solch ungleiches Material bei dem abgestürzten Apparate vorkam, läßt sich nnn nicht ohneweiters sagen.«

* * *

Eugen Elsner wurde im Jahre 1885 zu Benjaluka als Sohn des Oberstleutnants Elsner geboren, welch letzterer im Jahre 1885 starb. Engen Elsner absolvierte seine militärischen Studien an der Militärakedemie in Wiener-Neustadt, von wo er als Leutnant dem Infanterieregiment Nr. 7 zugeteilt wurde. Abwechselnd in Graz und Klagenfurt stationiert, rückte er im November 1910 znm Oberleutnant vor, in welcher Eigenschaft er bis zum Herbst 1912 in Graz verblieb. Im Jahre 1912 wurde er auf sein eigenes Ansnchen der Fliegerschule in Wiener-Neustedt zugeteilt, beendete noch im gleichen Jahre seine Ausbildung zum Flieger und besuchte dann im Frühjahr 1913 den Feldpilotenkurs, den er mit bestem Erfolge absolvierte, so daß er am 6. März 1913 mit ausgezeichnetem Ergebnis die Pilotenprüfung ablegte. Oberleutnant Elsner war wie selten ein Offizier zum Fliegeroffizier geeignet. Seine sportlichen Fähigkeiten bewies er schon während seiner Dienstzeit in Graz und Klagenfurt auf das glänzendste, zählte er doch in beiden Stationen zu den besten Vertretern des Skisports; namentlich im Skisprung brachte er es zu solchem Können, daß er als der hervorragendste und technisch verläßlichste Grazer Springer galt. In einer großen Anzahl von Wettbewerben errang er glänzende Erfolge, was ihm einen weit über die Grenzen des Reiches hinausgehenden Ruf eintrug. Auch als Fliegeroffizier blieb übrigens Oberleutnant Elsner dem Skisport treu nnd beteiligte sich noch in diesem Winter an mehreren Wettbewerben auf dem Semmering nnd in anderen Wintersportplätzen. In letzter Zeit führte Oberleutnant Elsner öfters Spirales- und scharfe Kurvenflüge aus, die an die schneidigsten Touren französischer Kunstflieger gemahnten. Seinen schönsten Erfolg als Flieger errang aber Elsner in seinem prächtigen Überlandflug Aspern—Graz—Aspern vom 14.—15. Oktober 1913, wofür ihm auf dem letzten Luftschiffertage der Verbandspreis des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes zngesprochen wurde. Elsners Mntter lebt noch, nnd zwar in Graz.

Zugsführer Philipp Srna vom 7. Infanterieregiment ist im Jahre 1890 in St. Veit im Janntale, Bezirk Völkermarkt in Kärnten, geboren und diente das dritte Ein-



jahrig-Freiwilligen-Dienstjahr beim Militär. Srna, der von [illegible] schlossen war, wurde von [illegible] mobilisiert kommendiert, wo er sich [illegible] bildete. Vor einiger Zeit wurde der [illegible] intelligente Mann zu der Luftschiffer-Abteilung eingeteilt. Beim Flugpark Nr. 14 in Aspern-Eßlingen versah Zugsführer Srna an der Seite der dortigen Flugparkoffiziere den Dienst als Apparatschauffeur. In dieser seiner Eigenschaft hatte er die Verschnüre mit den Apparaten mitzunehmen. Auch diesmal begleitete er den Oberleutnant Elsner als Chauffeur, wobei er den Fliegertod fand. Die Eltern des Srna leben noch.

Oberleutnant Elsner und Zugsführer Srna sind das siebente und achte Opfer der Aviatik in Österreich nach Vincent Wiesenbach (Wiener-Neustadt, 11. Juni 1911), Alexander Mosca (Wiener-Neustadt, 29. November 1911), Oberleutnant Aristides von Petrovics (Görs, 4. November 1912), Oberleutnant Edmard Nittner (Fischamend, 18. Februar 1913), Franz Georg Seidl (Aspern, 6. Juni 1913) und Leutnant Oskar Dudić (Sarajewo, 10. Juli 1913). Hierzu kommt ein im Ansland zu Tode gestürzter Österreicher: Edmard Runjan aus Görz, der am 3. Januar 1991 in Belgrad verunglückte.

ZUM FALLE ELSNER-SRNA.

Von militärischer Seite wird uns geschrieben: Das tragische Ende eines schneidigen Offiziers und insbesondere eines tüchtigen, vielerprobten und kaltblütigen Fliegers, des Oberleutnants Eugen Elsner, und seines Passagiers, des Zugsführers Philipp Srna, läßt in jedem, der die Tätigkeit und die damit verbundenen Fortschritte unserer braven, todesmutigen Feldpiloten aufmerksam verfolgt, der Anteil nimmt an den Unglücksfällen, bei welchen so mancher kühne, ehrgeizige Offizier sein Leben einbüßte, nachfolgende Gedanken aufkommen, die veröffentlicht werden sollen, nicht gerade als Vor-

wurf für die leitenden militärischen Stellen, sondern als Mahnung zur Vorsicht.

Vorsicht! Wenn dieses Wort beherzigt würde, würden sich nicht manche Katastrophen vermeiden lassen, könnte nicht manches junge Leben aufgespart werden, um es dann einzusetzen, wenn der Ernst und die unabweisbare Notwendigkeit es erfordern?

Das Nachfolgende soll beantworten, ob diese Vorsicht im Falle Elsner wirklich in ausreichendem Maße beachtet wurde.

Bisher ist in der Öffentlichkeit bekannt und von maßgebender Stelle nicht widerrufen, daß Oberleutnant Elsner einen neuen Lohner-Doppeldecker-Pfeilflieger pilotierte, daß das Unglück durch einen Bruch der linken Tragfläche verursacht wurde und daß dieser Bruch dadurch entstanden sein soll, daß Oberleutnant Elsner den Apparat, der erst ausprobiert werden sollte, »überanstrengte«. Es ist aber auch bekannt, daß Oberleutnant Elsner nach seiner Ernennung zum Feldpiloten mit dem Oberleutnant Stojsavlevic den vielgerühmten Flug von Wien nach Görz in drei Stunden ausführte und dabei in 3000 *m* Höhe den Triglav überflog. Nun, wenn dabei das Flugzeug nicht überanstrengt wurde, so dürfte es bei den Probeflügen auf dem Flugfelde bei Aspern, noch dazu bei sehr günstigem Wetter, doch schon gar nicht der Fall gewesen sein. Überhaupt erscheint die Ausrede des überangestrengten Apparates ganz unzulässig. Der Konstrukteur eines Flugapparates muß doch die Stärken der verschiedenen Bestandteile seines Apparates so berechnen, daß sie unbedingt das Mehrfache jeder in der Luft nur möglichen Art der Beanspruchung auszuhalten vermögen.

Es bleibt also nur, daß an einem neuen Apparat ein Tragflächenbruch das Unglück ohne jedes Verschulden des Piloten herbeigeführt hat und das ist das mehr als Bedenkliche! Von Zivilpiloten wurde direkt behauptet, daß das Unglück sicher nur auf ungleichmäßiges oder schlechtes Material zurückzuführen sei. Der vorgekommene Tragflächenbruch stempelt diese Behauptung noch geradezu zur Tatsache. Ist es aber in der gegenwärtigen Zeit, in der die Technik auf jedem Gebiete eine so hohe Stufe erreicht hat, nicht fast unglaublich, daß von einem Flugapparat in ruhiger Luft eine Tragfläche einfach abbrechen könne, wenn nicht doch die Zivilpiloten recht haben und — schlechtes Material die Ursache ist? Ist es nicht schon im höchsten Grade anerkennenswert, wenn sich Offiziere in so großer Zahl freiwillig melden, um sich zu Feldpiloten ausbilden zu lassen, wenn sie sich mit Hingebung und Begeisterung einer Sache widmen, zu der sie eigentlich gar nicht verpflichtet sind und die immerhin manche Gefahr für Leib und Leben in sich birgt? Warum verwendet man Offiziere auch noch als — Versuchskaninchen zum »Ausprobieren« der Flugzeuge? Dieses Ausprobieren sollen nur die Herren Fabrikanten durch Piloten ausführen lassen, die von ihnen eigens dafür angestellt und bezahlt sind. Solche Fabrikspiloten, die dann schon mehrere Jahre in diesem, von ihnen freiwillig gewählten Berufe tätig sind und infolgedessen doch mehr Routine haben müssen, werden gewiß beim Ausprobieren vorsichtiger umgehen, als ein durch seinen Ehrgeiz aufgestachelter Offizier, bei dem »Vorsicht« und »Feigheit« oft nur ein und derselbe Begriff ist. Gewiß würde dieses gründliche Ausprobieren der Apparate durch eigens hierzu angestellte Berufspiloten den Herren Fabrikanten mehr Geld kosten, aber darf dieser Umstand in Vergleich gezogen werden mit der Gewissensfrage, ob man dadurch nicht vielleicht das Leben manches jungen hoffnungsvollen Offiziers bewahren könnte? Man gebe also dem jungen Feldpiloten, der vielleicht erst ein paar Monate in diesem Fache tätig ist, nur schon vollkommen ausprobierte Apparate, mit denen er sich für seine Verwendung im Kriege einübt und mit denen er sich die notwendigen Erfahrungen sammelt, aber man lasse doch nicht die Fabrikanten auf Kosten des Lebens und der Gesundheit dieser jungen, ehrgeizigen und strebsamen Männer sparen.

Es ist nicht das erstemal, daß ein Offizier mit einem neuen Apparat Probeflüge absolvierte und dabei abstürzte.

Sehr zu erwägen wäre auch noch, ob es nicht überhaupt möglich gemacht werden könnte, Flugzeuge in bezug auf die Festigkeit und Dauerhaftigkeit ihrer Tragflächen und aller sonstigen Bestandteile noch auf fester Erde ausprobieren, und nicht erst, wenn schon ein Pilot im Flugzeug sitzt und bei den Versuchen in der Höhe sein Leben riskiert.

Jedenfalls mahnt das letzte Unglück von Aspern ernstlich zu größerer Vorsicht, welche in erster Linie dadurch eben geübt werden müßte, daß die Heeresverwaltung von den Fabrikanten nur Flugzeuge übernimmt, die vorher schon wiederholt von deren eigens dazu angestellten Berufspiloten und in Gegenwart von militärischen Fachleuten gründlichst ausprobiert wurden.

Wenn die Heeresverwaltung den Flugzeugfabrikanten diese Bedingungen vorschreibt, dann dürften Unglücksfälle, wie jetzt wieder in Aspern, wohl vermieden werden können.

DAS VERSPRECHEN VON WRIGHT.

Vor einiger Zeit ist wieder eine an den großen Namen Wright geknüpfte aviatische Neuerung an das Licht der Öffentlichkeit getreten; eine Neuerung, die man als bedeutenden Fortschritt werten muß, wenn die darüber kursierenden Nachrichten auch nur annähernd wahr sind. Es handelt sich um eine Flugmaschine, die dank gewissen Vorrichtungen so beschaffen ist, daß jeder Mensch darauf in kürzester Zeit fliegen kann und daß an ihr ferner automatische Stabilität oder Kippsicherheit erreicht ist. Wie man sich viel-

leicht erinnern wird, stellte die erste kurze Meldung über die Sache eine Flugmaschine in Aussicht, »mit der jeder in 20 Minuten fliegen lernen könne und deren Stabilität unbedingt sicher sei«. Wenn dieser knappe Satz, wie es fast immer bei derlei ersten Gerüchten der Fall ist, auch eine übertriebene Fassung der Dinge darstellt, so ist doch darin im Wesen das charakterisiert, was — wenn auch in etwas geringerem Grade — die neue Maschine leisten soll.

Im Dezember 1913 gab der Aero Club of America in New York zur zehnjährigen Feier der ersten aviatischen Versuche der Gebrüder Wright ein Bankett. Der gefeierte Orville Wright teilte bei dieser Gelegenheit mit, daß seine neue Erfindung, die automatische Stabilisierung der Flugzeuge, im Frühjahr 1914 der Öffentlichkeit übergeben wird. Ihre Hauptbedeutung sei darin zu suchen, daß dem Aëroplan eine weit größere Stabilität gegeben werde, als es heute der Pilot bewirken könne. Orville Wright hoffe, daß gerade durch diese Erfindung die Luftschiffahrt der Allgemeinheit wesentlich näher gebracht würde und daß durch die Anwendung seines neuen Apparats mindestens 95 Prozent aller jetzt geschehenden Unfälle vermieden würden.

Ungefähr zu Neujahr kam dann die Meldung, daß Orville Wright seinen neuen Apparat einem besonderen Ausschuß des amerikanischen Aëro-Klubs und einer großen Zahl fremder Sachverständiger vorgeführt hat. Wright unternahm in Dayton 20 verschiedene Flüge, die so zufriedenstellend ausfielen, daß das Komitee ihm den Collier-Preis zusprach, der alljährlich für den wichtigsten Fortschritt im Flugwesen verteilt wird. Sieben Flüge führte Wright aus, ohne den automatischen Stabilisierungsapparat zu berühren. Die verschiedenen Bewegungen wurden mit größter Präzision durchgeführt.

Ferner lieferte Orville Wright zu Anfang Januar in einem Telegramm an die Londoner »Daily Mail« eine Beschreibung seiner Stabilisierungsvorrichtung. Darin hieß es:

»Der Stabilisator, der bei den Versuchsflügen der letzteu Monate verwandt wurde, besteht aus zwei Teilen. Der eine Teil regelt durch ein Pendel das Quergleichgewicht und der andere durch eine Hilfsfläche das Längengleichgewicht. Die Kraft für die Verwindung der Flügel und die Bewegung des Höhensteuers wird durch eine kleine am Flugzeug angebrachte Luftschraube (Windrad) geliefert. Ein Stillstehen des Motors beeinträchtigt nicht die Wirksamkeit der Vorrichtung.

Das allgemeine Prinzip des Stabilisators ist dasselbe, das an dem Patent bekanntgegeben wurde, welches die Gebrüder Wright vor einigen Jahren in Europa genommen hatten. Aber der Mechanismus ist geändert und verbessert worden. Die hauptsächlichste Verbesserung besteht in einer Einrichtung, die verhindert, daß die zur Aufrichtung der Flugzeuges notwendigen Ausschläge des Seitensteuers und der Flächenverwindung das zulässige Maß überschreiten, wenn das Flugzeug in der Längs- oder Querrichtung das Gleichgewicht verloren hat. Die neue Einrichtung bringt das Seitenruder oder die verwundenen Flächen allmählich in die erforderliche Stellung, im selben Maße, in dem sich die kippende Maschine der normalen Lage nähert, so daß, wenn das Gleichgewicht schließlich wiedererlangt ist, der Stabilisator nicht die entgegengesetzten Bewegungen hervorruft. Um zu wenden, legt der Pilot die Steuerhebel — mit dem wie bei den älteren Wright-Maschinen Seitensteuer und Verwindung betätigt werden — einfach auf eine Seite. Der Stabilisator bringt die Maschine automatisch in den richtigen Neigungswinkel, so daß sie nach keiner Seite abrutschen kann; er reguliert automatisch den Neigungswinkel besser als der Durchschnittspilot.«

Orville Wright, den man übrigens als nüchternen, durchaus nicht phantastischen oder ruhmredigen Menschen kennt, hält große Stücke auf seine Erfindung. Er behauptet, große Strecken geflogen zu sein, ohne die Steuerhebel überhaupt zu berühren. Er erklärt, daß seine Erfindung das Fliegen so zuverlässig macht, wie es überhaupt nur möglich ist. Mit dem Stabilisator sei das Flugzeug so sicher geworden, daß es in nächster Zukunft als reguläres Mittel für schnelle Beförderung über weitere Distanzen in öden Gebieten, wie in Texas, Utah und Neu-Mexiko, mit Vorteil verwendet werden könne.

Nicht nur Orville Wright, sondern auch andere Aviatiker haben die neue Vorrichtung in Amerika erprobt, so z. B. die englischen Flieger Griffith-Brewer und Alex Ogilvie. Griffith-Brewer, der inzwischen nach England zurückgekehrt ist, sagt: »Die Einrichtung gibt dem Flugzeug ein vollkommenes Gleichgewicht. Wir waren einmal zehn Minuten in der Luft und flogen auf der mit dem Stabilisator versehenen Maschine, einem einfachen Wright-Zweidecker, mehrere Runden des Flugfeldes ab. Die Einrichtung kann an allen Maschinen angebracht werden; wenigstens sagte man mir dies; ich habe allerdings nicht gesehen, wie sich Eindecker mit ihr verhalten. Der Apparat kann funktionieren, sobald sich die Maschine nur eine Minute in der Luft befindet und kann nach dem Belieben des Piloten an- und abgestellt werden. Er sichert das Gleichgewicht besser als irgend ein Pilot. Das Gewicht der Einrichtung beträgt nicht mehr als 30 Pfund.«

Auf Grund des Vergleiches von Patentschriften glaubt ein Mitarbeiter der »B. Z. a. Mittag« über das Wesen der Stabilisationsvorrichtung folgendes vermuten zu können:

Schon im Jahre 1908 hat die Wright-Gesellschaft eine auf Stabilisation hesügliche Erfindung sowohl in Amerika, als in anderen Staaten patentieren lassen. In Deutschland erhielt sie nur teilweisen Schutz. Die in Deutschland geschützte Anordnung besteht darin, daß eine unter einem bestimmten Winkel zur Tragfläche eingestellte parallel verschiebbare Fühlfläche je nach dem Auftreffen des Fahrtwindes auf- oder abwärts bewegt wird und den Zufaßhahn eines Druckbehälters zu einem Differentialzylinder steuert, dessen Kolbenbewegung auf die Höhensteuerfläche in dem Sinne übertragen wird, daß der eingestellte Einfallswinkel wieder hergestellt wird. Der betreffende Einfallswinkel kann durch den Führer mit einem Handgriff geregelt werden. So weit ist diese Vorrichtung in Deutschland patentiert. Nach den Auslandsanmeldungen war noch ein Pendel vorgesehen, dessen seitliche Ausschläge in derselben Weise mit Hilfe eine Preßluft-Differentialzylinders die Verwindung beeinflussen und hierdurch die Querstabilität automatisch herstellen sollte. Dieser Teil ist anscheinend aus Gründen mangelnder Neuheit in Deutschland vor der Erteilung zurückgewiesen worden, denn derartige Pendeleinrichtungen waren schon vorher von anderen (u. a. von Blériot) vorgeschlagen

worden. Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß es sich bei den neuen Versuchen Orville Wrights um diese Vorrichtung handelt; diese würde in der bereits bekannten Anordnung keinen Fortschritt bringen. Es muß sich vielmehr um eine Verbesserung der Stabilisierungsorgane handeln, Verbesserungen, die allerdings erst durch bestimmtere Nachrichten klar würden.

Eine prinzipielle Neuheit kann freilich den Meldungen entnommen werden; neu ist nämlich die Energiequelle für die Hervorbringung der Kräfte, die zur Verstellung der Steuerflächen und Betätigung der Verwindung erforderlich sind. Nach den alten Patenten waren zwei Preßluftbehälter vorgesehen, die, durch die oben erwähnten Richtungsmittel gesteuert, ihren Inhalt je an einen Differentialzylinder abgeben sollten. Je nachdem durch entsprechende Hähne der Differentialkolben auf der einen oder der anderen Seite Überdruck erhielt, wurde das Höhensteuer, beziehungsweise die Verwindung in die eine oder die andere Schräglage eingestellt. Die Komplizierheit dieser Einrichtung mit ihren dichtzuhaltenden Hähnen, Röhren, Zylindern und Kolben, ihr nicht geringes Gewicht und ihre Abhängigkeit vom Motor beseitigt Orville Wright, indem er die Energie einem Windrad entnimmt, das durch den fast stetigen Fahrtwind angetrieben wird und das seine Energie indirekt zwar auch von dem Antriebsmotor erhält (denn der vom Windrad verursachte Luftwiderstand muß durch den Motor überwunden werden), aber doch nicht von ihm abhängig ist; im Falle des Versagens des Benzinsmotors nämlich tritt beim Gleitflug das Gewicht an seine Stelle, ersetzt ebenfalls »Fahrtwind« und treibt somit auch weiterhin das Stabilisatorwindrad an.

Eine Äußerung von Orville Wright zu C. Dienstbach, einem Mitarbeiter des »Scientific American«, scheint zu bestätigen, daß die neue Vorrichtung im Grunde auf den Ideen der oben erwähnten Patente beruht, daß aber elektrische Kontakte zur Übermittlung von Impulsen benutzt werden, um die durch Pendel und Fühlfläche bei den Korrektionswirkungen erzeugten Schwingungen zu dämpfen. Auch soll eine in ihrer Art vollständig neue Vorrichtung angewendet sein, um den Nachteilen der Pendelstabilisatoren entgegenzuwirken. Die schweren Lasten sind möglichst auf einen Punkt konzentriert. Tägliche Flüge bei 9—10 *m* Wind sollen die Brauchbarkeit der Anordnung erwiesen haben. Bei derartiger Windstärke soll, wie Orville Wright sich äußerte, der dauernde Wechsel der Windrichtungen von dem Gleichgewichtsapparat gut überwunden worden sein, Schwierigkeiten hätten dagegen die Änderungen der Windstärke bereitet. Dies ist aus den bekannten Einflüssen der Beschleunigungen auf Pendel ohneweiters erklärlich. Bei der Landung müßte die Einrichtung ausgeschaltet werden.

Das lebhafte Interesse der flugtechnischen Kreise und auch der öffentlichen Meinung an dem Wrightschen Flugzeugstabilisator veranlaßt die französischen Erfinder ähnlicher Vorrichtungen, wie Doutre und Moreau, ihren Anteil an diesem Fortschritt hervorzuheben. Der »Temps« bedauert, daß viele französische Luftfahrzeugfabrikanten sich der automatischen Stabilisierung abhold zeigen und, durch den Erfolg der Pégoudschen Experimente geblendet, die Stabilität in den Formen des Apparates selbst suchen wollen. Die Gesellschaft Doutre, so erklärt das Blatt, mußte, um ihrem Stabilisator Geltung zu verschaffen, selbst eine Flugzeugfabrik einrichten und erst im verflossenen September vermochte sie eine Bestellung der Heeresverwaltung auf hundert Stabilisatoren zu erwirken. Den Gebrüdern Moreau hat die Heeresverwaltung bisher nur den Bau eines einzigen Apparates übertragen. Der Doutresche Stabilisator benützt als Kraftquelle einen Preßluft-Servo-Motor, während Moreau sich des Beharrungsvermögens eines Pendelsitzes bedient, der mit dem rückwärtigen großen Höhensteuer in Verbindung steht.

Der Wert der französischen Stabilisationssysteme ist Gegenstand ernsten Zweifels. Von überzeugendem Erfolg kann jedenfalls bisher nicht die Rede sein. Um so interessanter ist es nun, zuzusehen, wie Orville Wright mit wesentlich gleichen Mitteln wie dort eine so umwälzende Wirkung erzielen will, wie er sie ankündigt. Die baldige Zukunft wird lehren, ob Orville Wrights Versprechen sich erfüllt.

INGOLDS ÜBERLANDFLUG.

16¼ STUNDEN IN DER LUFT.

Daß Brno Langers Dauerleistung vom 3. Februar, ein anunterbrochener Flug von 14 Stunden, bald übertroffen worden ist, haben wir bereits kurz gemeldet. Am 7. Februar flog Karl Ingold 16 Stunden 20 Minuten ohne Pause über Land. Er überflügelte Langer um zwei Stunden 13 Minuten, doch gehört seine Leistung nicht unter die nach der Fédération Aéronautique Internationale offiziell zulässigen Formen der Dauerrekords, so daß Langers Weltrekord dadurch unangetastet bestehen bleibt. Nichtsdestoweniger ist natürlich dem Piloten Ingold, der offenbar nicht bloß quantitativ, sondern auch qualitativ eine höhere Leistung zu verzeichnen hat, die allergrößte Anerkennung zu zollen.

Der großartige Flug begann um 7 Uhr 35 Minuten morgens in Mühlhausen im Elsaß. Ingold überflog unter anderem die Städte Naumburg, Mühlhausen i. Th., Riesa, Torgau, Kottbus, Forst i. L. Von der Lansitz ab war der Ausblick zur Erde verdeckt, so daß sich der Flieger nur noch mit dem Kompaß zu orientieren vermochte. So geriet er auf seinem Flug nach Westen ab und kam bei Kempten in die Nähe der Allgäuer Berge, wo er dann in 3000 *m* Höhe ging, umkehrte und bald durch den Lichterschein von München angezogen wurde. Er landete im Fürstenrieder Park nach einem Flug von 16 Stunden 20 Minuten und Zurücklegung eines Weges von sirka 1600 *km* hauptsächlich wegen des Nebels; bei klarem Wetter wäre er trotz der Dunkelheit des Abends noch weitergeflogen, da für den Motor Betriebsstoff noch für zwei Stunden vorhanden war.

Karl Ingold, dessen Porträt unsere Leser umstehend sehen, ist ein geborener Elsässer. Er gehört noch zur älteren Garde der Aviatik. Das Fliegen erlernte er bei der Automobil- und Aviatik-A.-G. in Mühlhausen i. E. im Jahre 1910. Er trat dann in die Dienste dieser Firma als Fluglehrer ein. In dieser Stellung befindet er sich noch gegenwärtig. Ingold startete für die Städte- und Rentenflüge der Nationalflugspende, die für alle deutschen Flugzeugführer auf rein deutschen Maschinen offenstehen. Die Führer müssen bei diesem Wettbewerb auf einem Verbandsflugplatz aufsteigen und sich bei einem Zwei-

KARL INGOLD.

stundenflug mindestens 60 *km*, bei einem Vierstundenflug mindestens 120 *km* von ihrem Startort entfernen. Jede größere Stadt, die überflogen wird, gilt als Kontrollstation und der Flieger hat dort einen Zettel abzuwerfen, auf dem er seinen Namen, das Flugzeug und die Zeit angibt, in der er die Ortschaft passiert hat. Der während des Fluges errungene Preis wird zur Hälfte an den Führer, zur Hälfte an den Besitzer des Flugzeuges ausgezahlt. Für einen Zweistundenflug werden 1000 M. gezahlt und in staffelförmiger Reihenfolge für Zwölfstundenflüge 24 500 M. Ingold hat mit seiner Riesenfahrt etwa 30.000 M. verdient.

Einem Journalisten gab Ingold folgende Schilderung seines großen Fluges:

»Meine Fahrt geschah im Bewerb um die Städteflugpreise der Nationalflugspende. Um sie möglichst weit ausdehnen zu können, hatte ich 600 *l* Benzin und 55 *kg* Öl an Bord meines Aviatikdoppeldeckers (100 H. P. Mercedes-Motor) mitgenommen, so daß ich also über 19 Stunden in der Luft bleiben konnte. Zu meiner Ernährung nahm ich nur eine Flasche Kakao und eine zweite, mit Kraftbrühe gefüllt, mit. Mein Plan war zunächst, falls nicht widrige Winde einträten, über ganz Deutschland hinweg nach Königsberg zu fliegen. Es kam jedoch anders. Um mich orientieren zu können, hatte ich mehrere Generalstabskarten und eine elektrische Beleuchtungsanlage an Bord genommen, die aber leider versagte und mich so zur Abänderung meines Planes zwang. Als ich in Mühlhausen auftieg, war das Wetter ruhig, doch hinderte ein leichter Nebel die Fernsicht ungemein. Infolgedessen und durch das Gewicht des schwer beladenen Doppeldeckers gezwungen, hielt ich mich in nur 200–300 *m* Höhe.

Zunächst flog ich das Rheintal hinauf, fand dort jedoch einen starken Westwind, der mich nach Osten zu abtrieb. So nutzte ich denn die Situation und nahm nordöstlichen Kurs auf Thüringen zu. In den Vormittagsstunden hellte das Wetter auf und so stieg ich nach und nach bis auf 3000 *m* Höhe. Gegen 11 Uhr sah ich Thüringens Berge unter mir und überquerte sie in flotter Fahrt. Hinter Gotha geriet ich wieder in dichteren Nebel und war nun gezwungen, mich auf den Kompaß zu verlassen.

Gegen Mittag tauchte ich aus der Höhe wieder einmal in die Tiefe, um einen Zettel abzuwerfen, der zur Kontrolle meiner Fahrt diente. Zu meinem Erstaunen sah ich eine große Stadt unter mir liegen, die, nach allen Anzeichen zu schließen, nur Dresden sein konnte. Ich warf deshalb über Riesa eine Botschaft ab und hielt nunmehr nördlichen Kurs. So kam ich bis nach Forst, wo wiederum dichter Nebel mich umfing. Hier überlegte ich, ob es ratsamer sei, nach dem Osten oder nach Süden zu weiterzufliegen. Da der Wind fast ganz eingeschlafen war, entschloß ich mich für das letztere und wendete.

Gegen 5 Uhr nachmittags wurde es dunkel und so schaltete ich die elektrische Kompaß- und Kartenbeleuchtung ein. Aber der tückische Zufall wollte es, daß die kleine Glühbirne durchbrannte. So saß ich nun im Dunkel, unfähig, mich zu orientieren, und überlegte, was zu tun sei. Zum Glück ging der Mond bald auf und ich konnte nun an dem Schatten, den das Gestirn auf die Flächen meiner Maschine warf, ungefähr die Südrichtung feststellen. So flog ich stundenlang, immer ängstlich den Lauf des Motors beobachtend, von dem mein Erfolg und vielleicht auch mein Schicksal abhing. Gegen 11 Uhr abends mußte ich nach meiner Schätzung in München eintreffen und spähte scharf nach dem Lichtmeer, das über jeder großen Stadt liegt. Aber nichts war zu sehen. Plötzlich tauchten in etwa 20 *km* Entfernung vor mir strahlend weiße Flächen auf, die in riesiger Größe anwuchsen. Stannend erkannte ich im hellen Mondschein die bayrischen Alpen, denen ich mich mit rasender Geschwindigkeit näherte. Schleunigst gab ich Höhensteuer und ging auf 3000 *m*, um mit den schneebedeckten Bergeriesen keine unliebsame Bekanntschaft zu machen. Etwa 10 Minuten lang flog ich an der Gebirgskette entlang, das herrliche Schauspiel genießend, und machte dann kehrt, nach Norden zu steuernd. Nach einer knappen Stunde lag München vor mir und ich landete nun wohlbehalten im Fürstenrieder Park.«

Am 11. Februar startete Bruno Langer um $^{8}/_{4}$8 Uhr früh auf dem Flugplatz Johannisthal, in der Absicht, einen neuen Dauerweltrekord zu schaffen und bei dieser Gelegenheit auch Ingolds Dauerflug zu überbieten, und landete um $^{9}/_{4}$12 Uhr nachts bei Krenz wegen Benzinmangels. Langer überbot die jüngste Leistung Ingolds nicht, da er nur 16 Stunden in der Luft blieb.

DIE FACHAUSDRÜCKE.

Um in der deutschen Benennung der verschiedenen Luftfahrzeuge, ihrer Lenker etc. eine gewisse Gleichförmigkeit und eindeutige Bestimmtheit des Ausdruckes zu erzielen, ohne sich von dem herrschenden Sprachgebrauch wesentlich zu entfernen, hat der Österreichische Luftschiffer-Verband die hauptsächlichsten Bezeichnungen in der nachstehenden Weise festgelegt und tritt für ihre allgemeine Verwendung nach diesem leicht einprägbaren Schema ein. Es wäre in der Tat wünschenswert, daß die am letzten Luftschiffertag einstimmig beschlossenen Benennungen überall populär werden und so allen Unklarheiten und Verwechslungen den Boden entziehen mögen.

Die Fortbewegung in der Luft ganz allgemein wird als »Luftfahrt« bezeichnet; das Fahrmittel, das hierzu dient, als »Luftfahrzeug« und die Person, die die Luftfahrt ausübt, als »Luftfahrer«.

Die Luftfahrt gliedert sich in »Ballonfahrt« (oder »Luftschiffahrt«) und »Flugzeugfahrt« (oder »Flug«).

Es gibt zwei Hauptgruppen Luftfahrzeuge: »Ballone« und »Flugzeuge«. Die Ballone zerfallen in: »Freiballone«, »Fesselballone« und »Kraftballone« (oder »Luftschiffe«) und die letzteren wieder in »Prallballone« (oder »Prall-

luftschiffes), »Gerüstballone (»Gerüstluftschiffes) und »Starrballone« (»Starrluftschiffes). Von den Flugzeugen heißen die mit Motor ausgerüsteten: »Drachenflugzeuges, »Schwingenflugzeuges, »Schraubenflugzeuge« etc, wovon die Drachenflugzeuge ihrerseits in »Eindecker«, »Zweidecker« etc. (nach der Zahl der Tragdecke) sich gliedern. Von Flugzeugen ohne Motor kennt man die »Fallschirme«, die »Drachen« (oder »Fesseldrachen«) und die »Gleitflugzeuges.

Unter den Luftfahreru endlich wird unterschieden zwischen »Luftschiffern« oder »Ballonfahrern« und »Fliegern« oder »Flugzeugfahrern«.

DER SCHICHT-FLUG.

Heuer kommt der Überlandwettbewerb um den von der Georg Schicht A.-G. gestifteten Betrag von 100.000 K zum Austrag. Den dafür geltenden Ausschreibungen seien im nachstehenden die wichtigsten Bestimmungen entnommen.

Der »Schicht-Flug 1914« wird in drei Etappeu in der Zeit zwischen 19. und 26. April 1914 nach den Bestimmungen der F. A. I. und den Flugbestimmungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des Ungarischen Aëro-Verbandes bestritten. Die Etappen sind folgende: 1. Etappe: Aspern, Prag, Theresienstadt, Teplitz, Aussig, Theresienstadt, Brünn, Aspern. 2. Etappe: Aspern, Raab, Budapest. 3. Etappe: Budapest, Aspern.

Der Wettbewerb ist offen für zweisitzige Flugzeuge österreichischer oder ungarischer Provenieus und Flugzeugführer österreichischer oder ungarischer Nationalität, die sich im Besitze eines nach den Bestimmungen der F. A. I. ausgestellten Pilotendiplomes befinden und den Nachweis erbringen, daß sie bereits Überlandflüge und Flüge mit Passagieren ausgeführt haben. Als Flugzeugführer österreichischer oder ungarischer Nationalität gelten jene, welche zur Zeit der Abgabe der Neuuung in Österreich, Ungarn, Bosnien oder in der Herzegovina heimatszuständig sind, gleichgültig von welcher Sportmacht ihr Diplom ausgestallt wurde und wo sie gegenwärtig ihren ständigen Wohnsitz haben.

Sollten bis zum 20. März nicht mindesteus sechs Nennungen eingelaufen sein, so können auch ausländische Piloten mit österreichischen oder ungarischen Apparaten, oder inländische Piloten auf ausländischen Apparaten zum Wettbewerb zugelassen werden.

Vorprüfung. — Samstag den 18. April findet von 3 Uhr nachmittags ab die Übernahme und Plombierung der gemeldaten Flugzeuge durch die Sportkommission auf dem Flugfelde in Aspern statt.

Die Sportkommission ist bei dieser Gelegenheit berechtigt, zum Nachweis der Flugfähigkeit die Vorführung eines Abnahmeflages zu verlaugen. Derselbe muß mit einem Passagier ausgeführt wardeu und mindestens auf 800 *m* Höhe führen.

1. Etappe. — Die Freigabe des Starts für diese Etappe erfolgt Sonntag, den 19. April, um 6 Uhr früh. Der Abflug kann von diesem Zeitpunkte an nach vorheriger Anmeldung beim Starter zu beliebiger Stunde und zu einem beliebigen Tage, jedoch mit Berücksichtigung der nachstehend angeführten Einschränkungen, erfolgeu. Diese Etappe muß bis spätestens Freitag, den 23. April, 7 Uhr abends, ordnungsgemäß zurückgelegt sein, widrigenfalls der betreffende Bewerber für die Zuerkennug eines Zuverlässigkeitspreises nicht in Betracht kommt. Zwangslandungen sind in dieser Etappe vorgeschrieben in Prag, Theresienstadt und Brünn. Der Abflug in diesen Orten darf frühestens 10 Minuten nach erfolgter Landung desselbst, nach beim Sportkommissär eingeholter Starterlaubnis erfolgeu. Der Aufenthalt in deu für Zwangslandungen vorgeschriebeuen Orten wird in die Gesamtflugzeit nicht eingerechnet.

Wollen mehrere Flieger gleichzeitig starten, so kann dies der betreffende Sportkommissär (Starter) gestatteu, weun es die Raumverhältnisse zulasseu, anderseits erfolgt die Erteilung der Starterlaubnis in umgekehrter Reihenfolge des Eintreffens in der betreffenden Station, doch muß der Start des betreffenden Bewerbers in diesem Falle spätestens 10 Minuten nach erteilter Starterlaubnis erfolg n. Als Zeitpunkt der Landung gilt jener, in welchem das Flugzeug nach Zurücklegung der betreffenden vorgeschriebenen Etappenteilstrecke zum ersten mal innerhalb des für die Landung abgesteckten Raumes den Boden berührt. Zwischenlandungen außerhalb den für Zwangslandungen vorgeschriebenen Stationen zählen voll in die Flugzeit. Gewertet wird in der Zeit zwischen 6 Uhr früh und 7 Uhr abends. Erreicht ein Bewerber eine Zwischenstation oder die Endstation in der Zeit zwischen 7 Uhr abends und 6 Uhr früh, so gilt als Eintreffzeit 7 Uhr früh. Verläßt ein Bewerber die Anfangs- oder eine Zwischenstation ohne Einholung der Starterlaubnis oder in der Zeit zwischen 7 Uhr abends und 6 Uhr früh, so wird die mit diesem Start begonnane Etappenteilstrecke für Zuerkennung der Kilometerpreise nicht gerechnet und verliert der betreffende Bewerber überdies die Anwartschaft auf Zuerkennung eines Zuverlässigkeitspreises.

2. Etappe. — Der Start zu dieser Etappe wird Samstag, den 25. April, 6 Uhr früh, freigegeben und erfolgt wie zur Etappe 2. Diese Etappe muß bis spätestens Sonntag, den 26. April, 10 Uhr vormittag beendet sein, doch dürfen Bewerber, welche nicht spätestens Samstag, den 25. nm 7 Uhr abends in Budapest eingetroffen sind, am Bewerb um den Geschwindigkeitspreis nicht teilnehmeu. In der Zeit zwischeu 7 Uhr abends und 6 Uhr früh wird nicht gewertet und gelten diesbezüglich die gleichen Bestimmungen wie für die Etappe 1. Für diese Etappe ist eine Zwangslandung in Raab (Györ) vorgeschrieben. Diesbezüglich gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Zwangslandungen in der ersten Etappe. Der Zeitpunkt des Startes und der Landung wird in gleicher Weise festgesetst wie bei Etappe 1.

3. Etappe. — Der Start zu dieser Etappe wird Sonntag, den 26. April, um 6 Uhr früh, auf dem Flugfelde in Budapest freigegeben, und zwar in gleicher Weise wie jener zur Etappe 2. Als Eintreffzeit in Aspern gilt jener Zeitpunkt, in welchem der betreffende Flieger das Zielband in der Richtung Nord-Süd überfliegt. Der Bewerber hat sich hierbei in nicht zu großer Höhe zu halten und nach Passieren des Zielbandes erst zu landeu. Der Flug über die 3. Etappe muß bis spätesteus 26. April, 7 Uhr abends, beendet sein, widrigenfalls der betreffende Bewerber für Zuerkennung eines Zuverlässigkeitspreises nicht in Betracht kommt. Für jene Bewerber, welche sich nm den Geschwindigkeitspreis bewerben, erfolgt der Start in Budapest gleichzeitig oder in geringen Intervallen nm 11 Uhr vormittags.

Die Sportleitung ist berechtigt, im Falle ungünstiger Witterung, die Durchführung der Etappeu 2 und 3 zu verschieben. Die diesbezügliche Entscheidung steht lediglich der Sportleitung zu.

Gewertet wird die Leistung nach der Gesamtflugdauer in allen drei Etappen zusammen. Hierbei werden die Aufenthalte in den Etappenstationen und den für Zwangslandungen vorgeschriebeuen Stationeu nicht gerechnet. Der Start erfolgt überall als steheuder, doch können die Motore vor Abgabe des Startzeichens am Stand in Gang gesetet werden.

Es gelangen folgende Preise zur Ausgabe:

A. Zuverlässigkeitspreis (60.000 K). 1. Preis 30.000 K, 2. Preis 20.000 K, 3. Preis 10.000 K. Diese Preise erhalten jene drei Flieger, welche unter Zugrundelegung der Gesamtflugdauer die größte durchschnittliche Geschwindigkeit bei Zurücklegung der gesamten Strecke aller drei Etappen erreicht haben, doch muß dieselbe mindesteus 25 Stunden Kilometer betragen. Sollten die für die Zuverlässigkeitspreise angesetsten Beträge ganz oder teilweise nicht zur Auszahlung gelangen, so werden diese der für Kilomet arpreise bestimmtan Summe zugeschlagen. Kommen nur ein oder zwei Bewerber für die Zuerkennung von Zuverlässigkeitspreisen in Betracht, so gelangt in erster Linie der erste und dann der zweite Preis zur Auszahlung.

Zur Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit werden die einzelnen Etappenteilstrecken wie folgt in Berechnung gestellt:

	Kilometer
Aspern—Prag	260
Prag—Theresienstadt	54
Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt	66
Theresienstadt—Brünn	232
Brünn—Aspern	110
Aspern—Raab	104
Raab—Budapest	116
Budapest—Aspern	216

Die ganze Strecke mit 1158, respektive 1092 *km*, wird durch die Gesamtflugdauer dividiert. Hierbei finden Werte unter 10 *m* keine Berücksichtigung mehr.

B. Tagespreise (10.000 K). Die Summe von 10.000 K wird zu gleichen Teilen unter jene Bewerber verteilt, welche die erste Etappe Aspern, Prag, Theresienstadt, Teplitz, Aussig, Theresienstadt, Brünn, Aspern am 19. April ordnungsgemäß vollenden. Gelingt dies nur einem Bewerber, so erhält er 5000 K. Gelingt diese Leistung an diesem Tage keinem Bewerber, so wird die Summe von 5000 K in gleicher Weise unter jene Bewerber verteilt, welche am 20. starten und diese Etappe am gleichen Tage vollenden. Gelingt dies nur einem Bewerber, so erhält er 2500 K. Sollte die für die Tagespreise ausgesetzte Summe ganz oder teilweise nicht zur Anszahlung gelangen, so wird sie in gleicher Weise verwendet wie dies für eventuelle Reste aus dem Zuverlässigkeitspreise vorgesehen ist.

C. Kilometerpreise (20.000 K). Alle Bewerber, welche mindestens eine Etappenteilstrecke zurückgelegt haben, erhalten entsprechend der von ihnen tatsächlich zurückgelegten Strecke einen aliquoten Teil der für Kilometerpreise ausgesetzten Summe von 20.000 K, welche durch eventuelle Reste aus den sub *A* und *B* angeführten Preisen noch erhöht werden kann. Bei Aufteilung der Kilometerpreise werden die einzelnen Teilstrecken mit den obangeführten Kilometerzahlen, eine eventuell nicht vollendete Etappe in der Art angesetzt, daß die Entfernung der Landungsstelle von der letzten ordnungsgemäß passierten Zwischen- oder Kontrollstationen in Luftlinie gemessen wird. Es darf jedoch die pro Kilometer ausszahlende Prämie 4 K nicht übersteigen.

D. Geschwindigkeitspreise (10.000 K). Jene drei Beweiber, welche zum Flug über die 8. Etappe an dem hierfür festgesetzten Tage in Budapest um 11 Uhr vormittags starten und diese Etappe in der kürzesten Zeit zurücklegen, erhalten die Geschwindigkeitspreise. Für die Geschwindigkeitspreise ist ein Betrag von 10.000 K ausgeworfen. Es beträgt der 1. Preis 5500 K, der 2. Preis 3000 K, der 3. Preis 1500 K.

E. Städte-Preis (Mindesthöhe 5000 K). Gestiftet von den durch den Flug berührten Städten Nordböhmens. Dieser Preis gelangt nach einem von den Stiftern noch bekanntzugebenden Modus unter jene Flieger zur Verteilung, welche nach ordnungsgemäßer Zurücklegung der Strecke Aspern, Prag, Theresienstadt, die Etappenteilstrecke Theresienstadt, Teplitz, Aussig, Theresienstadt absolvieren.

Zugelassen sind ausschließlich Flugzeuge der Klasse *C* (Art. 22, F. A. I), welche in Österreich oder Ungarn erzeugt und mit Motoren ebenfalls österreichischer oder ungarischer Provenienz versehen sind, doch sind auch ausländische Motoren zugelassen, welche nachweisbar vor dem 1. Jannar 1914 angekauft wurden. (Dieser Nachweis ist, wie eine Durchführungsbestimmung besagt, durch jene Zollpapiere zu erbringen, aus denen ersichtlich ist, daß die Einfuhr des Motors spätestens am 1. Jannar 1914 erfolgt ist.) Alle Etappen müssen mit demselben Flugzeug zurückgelegt werden. Alle Arten von Reparaturen sind gestattet, doch dürfen Motoren nicht ausgewechselt werden. Das Auswechseln nicht beschädigter Teile, z. B. ganzer Flügelpaare, ist nicht gestattet. Die Flugzeuge müssen bis spätestens 15. April auf dem Flugfeld in Aspern eingelangt sein. Die Sportleitung hat das Recht, den Gebrauch von Flugzeugen zu verbieten, welche für das Publikum oder für den Piloten gefährlich erscheinen. Jedes Flugzeug hat die Nummer, die es erhält, sichtbar in arabischer Schrift zu tragen, und zwar entsprechend den Bestimmungen der Luftverkehrsordnung des Österreichischen Luftschiffer- und des Ungarischen Aëro-Verbandes.

Die Mitnahme eines Passagiers in persona ist obligatorisch. Ein Wechsel des Passagiers ist zulässig, doch muß der Nachweis erbracht werden, daß auch der neue Passagier den Bestimmungen der F. A. I. entspricht. Die Sportleitung ist berechtigt, falls ein Bewerber in Ermangelung eines Passagiers darum ersucht, zu gestatten, daß an Stelle eines solchen eine lebensgroße Puppe im Gewichte von 65 *kg* auf den Passagiersitz mitgenommen wird.

Bewerber, welche zum Flug für die erste Etappe ordnungsgemäß gestartet sind, dieselbe aber nicht zu vollenden vermochten, können, falls sie bis spätestens Samstag früh in Aspern auf dem Flugfelde wieder eingelangt sind, an dem Flug für die 2. und 3. Etappe teilnehmen. Für Zuerkennung eines Zuverlässigkeitspreises kommen diese Bewerbe nicht in Betracht. Für die Kilometerpreise werden ihnen nur die tatsächlich ordnungsgemäß zurückgelegten Etappenteilstrecken, dann die Entfernung ihrer Landungsstelle von der letzten passierten Etappen- oder Zwischenstation in Luftlinie, sowie der von dort eventuell zurückgelegte Flug zur nächsten derartigen Station gerechnet.

Der Wettbewerb findet nicht statt, wenn nicht mindestens sechs ordnungsgemäße Nennungen bis spätestens 10. April 1914 einlaufen und nicht mindestens fünf Bewerber zur Vorprüfung erscheinen. Sollten bis zum 20. März nicht mindestens sechs Nennungen eingelaufen sein, so können auch ausländische Piloten mit österreichischen oder ungarischen Apparaten oder inländische Piloten auf ausländischen Apparaten zum Wettbewerb zugelassen werden.

Die Nennungen sind an den k. k. Österreichischen Aëro-Klub, Wien, I. Tuchlauben 8, oder an den ungarischen Aëro-Verband, Budapest, IX. Ráday-utca 4, unter Beischluß des Nenngeldes zu senden. Bis 20. März 1914, 6 Uhr abends, beträgt das Nenngeld 500 K. Bis zum 10. April 1914, 6 Uhr abends, können Nachnennungen mit einem Nenngeld von 1000 K erfolgen, doch übernehmen die Veranstalter in diesem Falle keine Garantie für die Unterbringung des Apparates. Sollten ausländische Bewerber zugelassen werden, so beträgt das Nenngeld für diese bis zum 10. April 1914 500 K. Die Nennungen können bereits abgegeben werden. Nennungsschluß: unbedingt am 10. April, 6 Uhr abends.

Jeder Flieger, der innerhalb der hierfür festgesetzten Zeit zum Flug für die erste Etappe startet und die Grenzen des Flugfeldes tatsächlich überschreitet, erhält 250 K zurückerstattet, sofern er den Nachweis erbracht hat, daß er gegen Haftpflicht versichert ist. Alle Piloten haben bis spätestens 10. April 1914 abends den Nachweis des Besitzes des Pilotenzeugnisses der F. A. I. zu erbringen. Die Nennung soll womöglich auf dem offizielle n Formulare erfolgen, muß aber unbedingt enthalten: *a*) Type und Abmessungen des Flugzeuges; *b*) Name und Pseudonym; *c*) Marke des Motors, dessen Pferdestärke, Zahl der Zylinder, besondere Eigenschaften; *d*) Angabe der Bevollmächtigten, falls ein solcher designiert wurd e; *e*) Angabe, ob und bei welcher Gesellschaft eine Haftp flichtversicherung zu Recht besteht.

Eine telegraphische Nennung wird nur dann berücksichtigt, wenn sie von einem vor Nennungsschluß rekommandiert aufgegebenen Briefe bestätigt wird, jedoch muß dieser Brief jedenfalls vor 6 Uhr abends bei der Nennungsstelle eingetroffen sein.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

REKORDS IM PASSAGIERFLUG.

Die Rekords im Passagierflug wachsen rasch an, da sich einige Firmen um die Konstruktion ganz großer Apparate bemüht haben, die den Namen »Aërobus« schon eher verdienen als die ersten Flugmaschinen, welche man so bezeichnete.

Der Franzose Garaix schuf in Chartres auf einem großen Apparat der Firma Paul Schmitt eine ganze Serie von Höhenweltrekords mit Passagieren.

Zunächst erreichte Garaix am 31. Januar mit sechs Passagieren 1750 *m*, sodann am 4. Februar mit fünf Passagieren 2250 *m* — beides Weltrekords.

Robert Thelen, der bekannte deutsche Albatros-Pilot, übertraf am 11. Februar in Johannisthal den bisherigen Vierpassagier-Rekord des Garaix. Er stieg in Begleitung von vier Offizieren, die zusammen 341 *kg* wogen, auf. Trotz der schweren Last erhob sich der Doppeldecker verhältnismäßig schnell in die Luft und schraubte sich in Spiralen, den Flugplatz umkreisend, immer höher und höher. In 1700 *m* Höhe entschwand der Apparat den Augen der Zuschauer in einer Dunstschicht und kam erst wieder beim Abstieg zum Vorschein. Bald darauf landete Thelen in sausendem Gleitflug vor dem Albatros-Schuppen. Die beiden Barographen, die er mitgenommen hatte, wiesen übereinstimmend eine Höhe von 2850 *m* auf. Am 26. Februar brachte Garaix den Weltrekord wieder an sich, indem er mit vier Passagieren 3150 *m* hoch flog.

Am 2. März gelang es ferner Garaix, mit drei Passagieren 3300 *m* Höhe zu erreichen. Das dabei gehobene Nutzgewicht betrug 487 *kg* und die Auftiegsdauer 50 Minuten. Sablatnigs Rekord betrug 2830 *m*.

Die Weltrekords der Höhe stehen jetzt folgendermaßen:

Pilot allein:	
6150 *m*, Legagneux, Fréjus . .	27. Dezember 1913
Mit 1 Passagier:	
4960 *m*, Perreyon, Buc . .	3. Juni 1913
Mit 2 Passagieren:	
5011 *m*, Illner, Wien	17. Juni 1913
Mit 3 Passagieren:	
3800 *m*, Garaix, Chartres	2. März 1914
Mit 4 Passagieren:	
3150 *m*, Garaix, Chartres	26. Februar 1914
Mit 5 Passagieren:	
2250 *m*, Garaix, Chartres . .	4. Februar 1914
Mit 6 Passagieren:	
1750 *m*, Garaix, Chartres	31. Januar 1914

Erstaunliches leistet der russische Ingenieur Sikorski mit seinem neuen Riesenflugzeug »Ilja-Monromets«. Er flog am 25. Februar in St. Petersburg zehn Minnten lang mit fünfzehn Passagieren, wobei er eine Höhe von 300 *m* erreichte. Am 26. fuhr er mit acht Passagieren von St. Petersburg über Gatschina nach Zarskoje-Selo und zurück. Der Flug, der in mehr als 1000 *m* Höhe ausgeführt und 2 Stunden 6 Minuten ohne Zwischenlandung dauerte, stellt eine neue Höchstleistung dar. Den Höhenweltrekord mit acht Passagieren hielt seit 1. März 1913 der Franzose Savary mit 80 *m*, den Dauerweltrekord Frantz seit 2. März 1913 mit 11 Minuten 28 Sekunden.

INTERNATIONALE AËRONAUTISCHE FÖDERATION.

Am 15. Dezember 1913 trat in Paris der Ausschuß der Fédération Aéronautique Internationale zu einer Sitzung zusammen, deren Hauptgegenstand die sogenannten Verbotszonen waren. Es erschienen die Herren: Vizepräsident Roger W. Wallace (England), Vizepräsident Fernand Jacobs (Belgien), Vizepräsident Comte de la Vaulx (Frankreich), Vizepräsident Abgeordneter Montu und Hauptmann Mina (Italien), Vizepräsident Baron Doktor Economo (Österreich), Generalsekretär Paul Tissandier (Frankreich), Kassier Ernest Zens (Frankreich), Geheimrat Professor Hergesell und Rasch (Deutschland), Marinelentnant Ullidtz (Dänemark), G. F. Campbell Wood (Vereinigte Staaten), Wilhelm Hevesy (Ungarn), Joukheer I. L. van den Bercb van Heemstede (Niederlande), Oberstlentnant Enrique Mosconi (Argentina), Kapitän K. A. B. Amundson (Schweden), Oberst Audeoni (Schweiz).

Die Versammlung, deren Vorsitz Prinz Roland Bonaparte führte, kam bezüglich der Verbotszonen zu folgender Resolntion: »Das Bureau der Fédération Aéronantique Internationale raft jenen früheren Wunsch ins Gedächtnis zurück, den die Internationale Kommission für Luftschiffahrtsrecht angearbeitet und den die Vollversammlung im Haag am 31. Juli 1913 angenommen hat. Dieser Wunsch besagte: »Mit Rücksicht darauf, daß einige Staaten im Begriffe sind, gesetzliche Bestimmungen zu erlassen oder solche bereits erlassen haben, welche geeignet sind, den Luftverkehr zu beeinträchtigen und sogar das Leben der Luftfahrer wie auch, in Verbindung damit, der Erdbewohner zu bedroben: wäre es an der Zeit, den Luftverkehr international zu regeln, und zwar so, daß die Rechte des Einzelnen ebenso wie jene des Staates gewahrt werden. Um den verwickelten Unanklmmlichkeiten und Gefahren vorzubeugen, wendet sich' die Kommission ehrfurchtsvoll an die Regierung Seiner Majestät des Königs der Belgier mit der Bitte, die französische Regierung als die Einberufern des Pariser Luftrechtkongresses von 1909 einzuladen, die bei dem genannten Kongreß vertretenen Mächte von dem Projekt der internationalen Kommission in Kenntnis zu setzen nnd dringend in Betracht zu ziehen, ob nicht abermals ein solcher Luftkongreß einzuberufen wäre.« Die belgische Regierung hat, wie ferner erinnert wurde, im Sinne des geäußerten Wunsches gehandelt. Auch wurden die Mitglieder der Fédération Aéronantique Internationale schon damals ersucht, dem von ihrer Kommission formlierten Wunsch in ihren Staaten Geltnng zu verschaffen.

In Anbetracht dessen, daß die Regelung des Luftverkehrs trotz einiger Verbesserungen in manchen Ländern immer noch im argen liegt, spricht die F. A. I. folgenden Wnnsch aus:

1. Jede der F. A. I. angebörige Vereinigung möge bei ihrer Regierung dahin wirken, daß die Bestimmungen, welche für die Luftfahrer gewisse Zonen des nationalen Territoriums sperren, revidiert werden, und zwar in dem liberalen Sinne, den die Lebensinteressen der Luftfahrt erfordern, ohne daß dabei die Interessen oder die Sicherheit des Landes verletzt oder gefährdet werden;

2. auf die französische Regierung einzuwirken, daß diese die Initiative zur abermaligen Einberufung der internationalen Luftfahrtkonferenz ergreife;

die Versammlung fordert schließlich den Präsidenten der F. A. I. auf, eine außergewöhnliche Sitzung einzuberufen, bei der die angeschlossenen Verbände durch höchstens drei Delegierte vertreten sein sollen, und bittet ihn außerdem, diese Einladnng durch Vermittlung der französischen Regierung und auf diplomatischem Wege den anderen Regierungen zustellen zu lassen, indem sie diese ersucht, sich bei dieser Sitzung durch einen offiziellen Delegierten vertreten zu lassen.«

Nach der Erledigung der Angelegenheit der Verbotszonen setzte die Versammlung die Bestimmungen für den Wettbewerb um den Pokal Jacques Schneider 1914 fest. Die Konkurrenz vollzieht sich ausschließlich auf dem Meere und erstreckt sich auch in diesem Jahre über 150 Seemeilen. Sie ist in Rundflügen zu erledigen, deren einzelner mindestens fünf Seemeilen lang sein muß. Zwischenlandungen sind freigestellt, auch kann jeder Teilnehmer beliebig von 8 Uhr morgens bis Sonnenuntergang sich um den Preis bewerben.

Ferner wurde festgesetzt, daß vom 1. Jaunar 1914 an die für die Erwerbung des Flugführerzeugnisses getroffenen Verschärfungen, die in der letzten Konferenz im Haag in diesem Sommer festgesetzt wurden, auch für die Erwerbung des Führerzeugnisses für Wasserflngzeuge maßgebend sind.

Auf eine Anfrage des Königlichen Aëro-Klubs von Großbritannien wurde für den Gordon Bennett-Wettbewerb 1914 beschlossen, daß zur Langsamkeitsprüfung nur Apparate mit der für einen Flug von 200 *km* erforderlichen Ausrüstung zugelassen werden.

DAUERWETTBEWERB

des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes.

Der Österreichische Luftschiffer-Verband hat für einen Wettbewerb mit Kugelballons 3 Ehrenpreise im Werte von zusammen 1000 K gestiftet. Der Wettbewerb ist eine nationale Veranstaltung und führt den Namen »Dauer-Wettbewerb des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes«. Er findet nach den Satzungen der F. A. I. und des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes unter nachstehenden Bedingungen statt:

1. Die Veranstaltung ist ein Einzelwettbewerb auf Fahrtdauer und kann von jedem Bewerber beliebig oft wiederholt werden, doch zählt nur die Bestleistung.

2. Der Wettbewerb ist offen in der Zeit vom 1. Januar 1914 bis 31. Dezember 1914, 12 Uhr nachts.

3 Der Führer des Ballons muß Mitglied eines der dem Österreichischen Luftschiffer-Verbande angehörigen Vereines sein und das Führerdiplom des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs besitzen.

4. Die Durchführungsbestimmungen sind gemäß den internationalen Bestimmungen der F. A. I. und der Grundgesetze der Österreichischen Aëronautischen Kommission aufgestellt.

5. Zugelassen werden Ballons der fünften (2200 m^3) oder einer kleineren Kategorie.

6. Als Füllgas hat nur Leuchtgas zu dienen.

7. Außer dem Führer haben mindestens ein Passagier bei Ballons der Kategorie 3, zwei Passagiere bei Ballons der Kategorie 4 und drei bei Ballons der Kategorie 5 die Fahrt mitzumachen.

8. Es werden drei Preise hierfür bestimmt und über Vorschlag des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs gelegentlich des Luftschiffertages im Januar 1915 den Siegern zuerkannt.

9. Sowohl die Zahl der Bewerber als auch die Wiederholung durch die einzelnen Bewerber ist unbeschränkt, jedoch zählt nur die Bestleistung und kann ein Bewerber nur einen Preis gewinnen.

10. Der Preis gehört dem Führer und wird nur diesem zugesprochen.

11. Für diesen Wettbewerb ist keine spezielle Anmeldung, weder bei den Vereinen noch bei der Österreichischen Aëronautischen Kommission notwendig.

12 Neugeld ist keines zu entrichten.

13. Der Start kann auf einem beliebigen Anfstiegsort innerhalb der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder stattfinden.

14. Als Start- und Landungszeit gilt mitteleuropäische Zeit.

15. Als Kontrolle hat entweder der Bewerber seinen eigenen oder einen von seinem Vereiu beigestellten Barographen mitzunehmen. Derselbe ist vom Verein zu plombieren und muß in unverletztem Zustand zurückgegeben werden. Über Verlangen muß der Apparat behufs Überprüfung der Österreichischen Aëronautischen Kommission zur Verfügung gestellt werden.

16. Jeder startende Ballon hat außer dem Verbandswimpel auch den Vereins- und Führerwimpel zu hissen.

17. Jede freiwillige Zwischenlandung ist absolut unstatthaft. Das Fahren am Schleppseil ist nur gelegentlich, und zwar nur zum Zwecke der Landung gestattet, darf jedoch unter keiner Bedingung länger als eine halbe Stunde dauern.

18. Bezüglich unfreiwilliger Fahrtenunterbrechungen gelten die nachstehend angeführten Bestimmungen der F. A. I. Dies heißt: Jede unfreiwillige Fahrtunterbrechung wird dann als Zwischenlandung angesehen, wenn selbe länger als 15 Minuten dauert, jedoch hat das Bordbuch jede Fahrtunterbrechung, wie lange auch immer ihre Dauer sei, zu erwähnen.

19. Der Ballon gilt als gelandet nach den Bestimmungen des Art. 140 der F. A. I. (folgt nachstehend).

20. Vordrucke des Bordbuches und der Landungsbescheinigung müssen vom Vereine vor dem Start ausgefolgt werden. Beilage 5 und 6 des Satzungen der F. A. I.

Die Vereine sind verpflichtet, ihren Führer auf den Art. 131 der Satzungen der F. A. I. aufmerksam zu machen.

21. Die Artikel 125, 126, 127, 128, 129 und 130 der Satzungen der F. A. I. sind seitens der Vereine den Wettbewerbern in Abschrift mitzugeben und werden überdies hier angeführt.

Die Ausstellung des Bordbuches erfolgt im Sinne der F. A. I.

22. Landungstelegramme sind zu senden mit Angabe der Landungszeit und -ortes an den eigenen Verein.

23. Alle im Laufe dieses Wettbewerbes ausgeführten Fahrten zählen als Fahrten desjenigen Vereines, dessen Klubwimpel der Führer hißt, und gelten eventuell hierbei aufgestellte Bestleistungen für diesen Verein.

24. Als Mindestleistung für in Betracht kommende Preiszuerkennung wird eine Zwölfstundenfahrt festgestellt.

25. Alle Vereine sind verpflichtet, längstens mit den monatlichen Fahrtberichten auch die Bordbücher und Kontrollbarogramme mit einzusenden.

26. Die Zuerkennung der Preise erfolgt nach Ablauf, Wertung und Kontrolle aller Dokumente durch den k. k. Österreichischen Aëro-Klub gelegentlich des ordentlichen Luftschiffertages 1915.

Aus den Satzungen der F. A. I.:

Artikel 125. Bei jeder sportlichen Betätigung, bei der ein Zielpunkt nicht vorher bestimmt ist, muß der Ort der Landung und deren genaue Zeit durch eine Kontrollakte festgelegt werden, die von dem Wettbewerber selbst aufzustellen ist und innerhalb der vorgeschriebenen Frist dem Veranstalter einzureichen ist. Diese Akte enthält bei Strafe der Ungültigkeit:

a) das Bordbuch,

b) die Landungsbescheinigung.

Artikel 126. Die im Artikel 125 vorgeschenen Beweismittel sind aufs peinlichste innezuhalten in bezug auf die vorgeschriebenen Angaben. Die Zeiten müssen unter Zugrundelegung der Uhr der Abfahrtsorte bestimmt werden, also gemäß der Uhr des Wettbewerbers, oder mangels einer solchen, der des Beamten oder schließlich gemäß der maßgebenden Zeit des Abfahrtortes.

Artikel 127. Das Bordbuch muß vom Wettbewerber unterschrieben werden, der die Richtigkeit seiner Angaben bescheinigt und gegenbescheinigt werden von den Gehilfen oder Fluggästen mit folgenden Bemerkungen:

»Die Gehilfen und Fluggäste, die sich in dem von Herrn . . . . . geführten Luftfahrzeug befanden, bescheinigen die Richtigkeit der obenstehenden Angaben, die sich auf die am . . . . . ausgeführte Luftfahrt beziehen.«

Das Bordbuch muß nuverwischbar geschrieben sein.

Artikel 128. Die Bescheinigung durch die Zeugen bei der Landung oder Zwischenlandung müssen die auf dem Vordruck der Landungsbescheinigung aufgeführten Angaben enthalten.

Artikel 129. Wenn es nicht möglich ist, bei Landungsbescheinigungen die Unterschrift oder den Stempel eines städtischen, staatlichen oder Eisenbahnbeamten zu erhalten, so ist besonders im Fall von Zwischenlandungen dieses auf der Bescheinigung zu vermerken, was zugleich von den Landungszeugen zu bestätigen ist.

Artikel 130. Der Wettbewerber hat auf der Landungsbescheinigung zu vermerken, ob die angegebenen Zeiten gemäß der Uhr des Landungs- oder Zwischenlandungsortes oder des Abfahrtortes genommen sind.

Artikel 131. Die Sportkommissionen haben Vordrucke von Bordbüchern und Landungsbescheinigungen zur Verfügung der Interessenten zu halten. Indessen entbindet die Nichtausführung dieser Vorschrift die Wettbewerber nicht davon, diese beiden Beweismittel in vorgeschriebener Form beizustellen.

Artikel 140. Ein Freiballon gilt als gelandet, wenn er einen Teil seiner Ausrüstung nicht mehr schleppt. Die Zeit der Landung ist daher der Augenblick, in dem die Bewegung des Ballons aufhört, und nicht derjenige, in dem der Korb die Erde berührt. Die Zeit der Landung

wird festgestellt durch das Bordbuch, durch die Bescheinigung der Zeugen der Landung oder Zwischenlandung, durch die den Zeugen zur Ausfüllung übergebenen Formulare, durch die Kontrollinstrumente. Wenn die Fahrtunterbrechung oder Beendigung des Nachts oder in Abwesenheit von Landungszeugen erfolgt, so ist dieses in dem Bordbuch zu erwähnen.

DEUTSCHE NATIONALFLUGSPENDE.

Das Kuratorium der deutschen Nationalflugspende trat unter dem Vorsitze seines Protektors, des Prinzen Heinrich von Preußen, am 18. Dezember in Berlin zusammen. Die Tagesordnung dieser Sitzung umfaßte die Rechnungslegung, die Beratung des Programms für 1914 sowie die Preisverteilung.

In einer einleitenden Rede erinnerte Prinz Heinrich an die Fortschritte im Flugwesen seit dem 29 Sekunden-Flug der Gebrüder Wright in Amerika im Jahre 1903 bis zu dem 21 Stunden-Flug Viktor Stoefflers im Jahre 1913. Wenn Deutschland die Periode des Tastens im Flugwesen überwunden habe und nunmehr dieses nationale Gut selbständig entwickeln könne, so habe zu diesem Gelingen die Nationalflugspende in hervorragender Weise beigetragen.

Das Sammelergebnis der Spende beträgt nach dem Abschluß vom 15. Dezember 1912 7,234.506 M. Hiervon standen zur freien Verfügung des Kuratoriums der Nationalflugspende ursprünglich der bis 15. Dezember 1913 hinzugekommen weiteren Spenden und Zinsen insgesamt 5,601.135 M. Hiervon sind in der Zeit vom 16. Dezember 1912 bis 15. Dezember 1913 ausgegeben worden für Fliegerausbildung (erste Ausbildungsperiode) 586.272 M., für Fliegerprämien (Renten) 479.513 M., für Fliegerversicherung 80.429 M., für Ehrengaben für Hinterbliebene abgestürzter Flieger 24.504 M., für Wettbewerbe 213.000 Mark, für Flugstützpunkte 125.013 M., für die wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik zur Prüfung von Erfindergenschen 50.000 M., für verschiedene Verwendungszwecke 192.036 M., für allgemeine Unkosten 26.041 M. Das ergibt eine Summe von 1,715.433 M. Somit verbleiben 3,885.791 M., über deren Verwendung auch bereits verfügt ist. Die wichtigsten Posten sind: die großen Fernflüge 300.000 M., Reichskolonialamt, Förderung des Flugwesens in den Kolonien 100.000 M., Ehrenpreise für Militärflieger 55.000 M., Förderung nachgeprüfter Nenkonstruktionen 40.000 M., Flugzeugmotoren-Wettbewerb 225.000 M., Wasserflugstützpunkte 100.000 Mark, Wasserflugzeug-Wettbewerb der Reichsmarine 1914 125.000 M., Wasserflugplatz an der Ostsee 250.000 M., Fliegerschule in Johannisthal 60.000 M., Prämienkosten für Fliegerausbildung (zweite Ausbildungsperiode) 776.000 Mark, Kosten der Versicherung der Flieger 669.570 M., endlich für die Durchführung des weiteren Programms auf Grund der Beschlüsse der Verwaltungsausschusses vom 29. November 1913 die Summe von 1,170 000 M.

Bezüglich der Stundenflüge und Ehrenpreise wurde beschlossen, die bisherigen Bestimmungen auch für 1914 grundsätzlich beizubehalten, aber nachstehende Änderungen eintreten zu lassen: Um einen stärkeren Anreiz an wirklich großen Leistungen zu geben, soll eine Staffelung der Preise dahin eintreten, daß größere Leistungen nicht mehr wie bisher im gleichen Verhältnis, sondern in einer höheren Progression bewertet werden. Ferner kann die Zahlung einer Prämie für den Einstnndenflug nach dem heutigen Stande der Flugtechnik überhaupt nicht mehr in Frage kommen. Infolgedessen ist für 1914 in Aussicht genommen, die Bewertung erst von einem Zweistundenflug an beginnen zu lassen und fortschreitend jede weitere Stunde in wachsender Progression zu bewerten. Diejenigen Flugzeugführer, die bereits 1913 eine Prämie erhalten haben, müssen ihre eigenen Leistungen übenbieten und bekommen nur für den Teil, der ihren bisherigen Leistungen entspricht, nur die Hälfte der ausgesetzten Prämie. Flüge über den Flugplatz werden nur noch bei solchen Schülern und auch nur für die zweite und dritte Stunde anerkannt, welche an den Prämien bisher noch keinen Anteil genommen haben.

Um Überlandflügen eiu allgemeines größeres Interesse zu geben, sollen sie in der Form von »Städteflügen« sich vom Flugplatz weit entfernen.

Bei der Ausbildnng von Fliegern hat sich das bisherige System bewährt und soll daher beibehalten werden. Infolge Erschöpfung der Mittel kann höchstens noch eine dritte Ausbildungsperiode vom 1. April bis 30. September 1914 stattfinden. Für 1914 oder später wurde die Ausschreibung eines mit 300.000 M. ausgestatteten Geschwindigkeitswettbewerbes für Flugmaschinen beschlossen.

Die Preisverteilung wurde von Prinzen Heinrich selbst vorgenommen, und zwar nach folgender endgültiger Klassifizierung:

1. Aviatik-Mühlhansen (von Stoeffler), 2079 *km*, 100.000 M.
2. Waggonfabrik Gotha (Schlegel), 1497 *km*, 60.000 Mark.
3. Waggonfabrik Gotha (Caspar), 1381 *km*, 50.000 M.
4. Albatros-Johannisthal (Thelen), 1373 *km*, 40.000 Mark.
5. Militärverwaltung (Oberleutnant Kassner), 1228 *km*, 25.000 M.
6. Militärverwaltung (Leutnant Geyer), 1173 *km*, 15.000 M.
7. Jeannin-Johannisthal (Stiefvater), 1170 *km*, 10.000 Mark

ZIELFAHRT DES K. K. AERO-KLUBS.

In der Zeit vom 5. April bis 21. Mai 1914 findet eine vom k. k. Österreichischen Aëro-Klnb arrangierte Zielfahrt für Freiballons statt. Aufstiegsorte sind der Fällplatz des Klubs in Leopoldau sowie der Klubplatz im k. k. Prater.

Das Reglement des Wettbewerbes hat nachstehenden Wortlaut:

1. **Art des Wettbewerbes: Zielfahrt mit selbstgewähltem Ziel.**
2. **Zugelassen sind alle Kategorien** von Kugelballons.
3. Konkurrenten: Offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes. Die Führer müssen im Besitze des Kugelballonführerdiploms der F. A. I. sein.
4. Die Anzahl der Mitfahrenden ist dem neunenden Verein, beziehungsweise dem Führer überlassen. Die Mitnahme eines Passagiers jedoch ist Bedingung.
5. Das Nenugeld beträgt 25 K.
6. Die Nennungen sind durch die Vereine, beziehungsweise die Führer an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aëro-Klnbs, Wien, I. Tuchlauben 3, zu richten und haben bei gleichseitiger Einsendung des Nenngeldes daselbst bis 24. März 1914 einzutreffen. Nachnennungen bis 17. Mai J., 12 Uhr mittags, mit doppeltem Nenngeld. Die Nennungen können vom 12. März an abgegeben werden.
7. Die Aufstiege können in der Zeit zwischen 5. April und 21. Mai zwischen 8 und 12 Uhr vormittags stattfinden. Tag und Zeitpunkt wird jedem Führer anheimgestellt, muß jedoch bis längstens 24 Stunden vorher dem k. k. Österreichischen Aëro-Klub mit der Angabe des gewählten Aufstiegortes (Leopoldau oder Prater) bekanntgegeben werden. Die Aufstiegszeit muß mit einem höchstzulässigen Spielraum von einer Stunde eingehalten werden.
8. Za jeder Fahrt entsendet der Aëro-Klub einen Starter.
9. Jedem Führer steht es frei, Windmessserresultate einzuholen oder selbst Windmessnngen vorzunehmen. Die k. k. Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Wien (Telephon-Nr.: Döbling 114) ist bereit, die Auswertung ihrer jeweilig letztvorgenommeuen Pilotballonwiudmessnng anf telephonische Anfrage bekanntzugeben.
10. Der gewählte Landungspunkt ist von den einzelnen Führern in ein Generalkartenblatt in Form eines

»✕« einzutragen. Davon ist eine Oleate zu verfertigen und diese in verschlossenem Kuvert kurz vor dem Aufstiege dem Starter zu übergeben. Diese Kuverts werden in verschlossenem Zustande bei der Sportkommission bis zur Beendigung des Wettbewerbes aufbewahrt.

11. Als Minimaldistanz des zu wählenden Zieles werden 20 *km*, als Maximaldistanz 300 *km* festgesetzt. Zwischenlandungen sind nicht gestattet.

12. Die Landungsstelle ist nach den Bestimmungen der F. A. I. für Zielfahrten behördlich (Gendarmerie, Gemeinde, Bahn, Finanz etc.) genauestens festzustellen, beziehungsweise bestätigen zu lassen. Diese Bestätigung ist innerhalb 24 Stunden mit dem Fahrtbericht und dem plombierten Barographen an das Sekretariat des Aëro-Klubs einzusenden. Des weiteren ist eine möglichst dauernde Markierung des Landungspunktes selbst behufs einer etwa später vorzunehmenden Kontrolle desselben vorzunehmen.

13. Preise: Für je zwei nennende Ballone ein Ehrenpreis.

14. Die Zuerkennung der Preise an die Führer erfolgt nach der Wertungsformel: $F = 10\,\frac{f}{z}\left(1 + \frac{20}{z}\right)$

Darin bedeutet: Z = die Entfernung vom Aufstiegsort zum gewählten Landungspunkt in Kilometer; f = Abstand des wirklichen Landungspunktes vom gewählten in Kilometer; F = gewertet Abstand.

15. Eine Wiederholung der Fahrt innerhalb des für den Wettbewerb festgesetzten Termins ist bei Erledigung des für Nachnennungen normierten doppelten Nenngeldes zulässig.

16. Das Füllgas ist Leuchtgas aus den städtischen Gaswerken und wird zum normalen Preise von 17 h pro Kubikmeter abgegeben.

17. Material: Die Ballone haben mit geeichter Reißbahn bis spätestens zwei Tage vor dem gewählten Aufstiegstag auf dem Klubplatze des Aëro-Klubs einzutreffen. Die Übernahme und Deponierung derselben erfolgt daselbst durch den Klubdiener.

18. Die Materialsendungen sind bei Aufgabe als Fracht an die nachstehende Adresse abzufertigen: Aëro-Klub, Wien, II. k. k. Prater, Nordportalstraße 156.

Als Reisegepäck eintreffende Ballone werden bei rechtzeitiger Verständigung des Sekretariats gegen Vergütung der Transportspesen durch den Klubdiener übernommen und zum Klubplatz geschafft. Die Transportspesen für die eventuelle Überführung des Ballons nach Leopoldau trägt der Aëro-Klub.

Die Kosten für den Rücktransport des auf dem Aufstiegsort zurückbleibenden Materials trägt der Nennende. Den Abtransport veranlaßt über Ansuchen der Aëro-Klub.

19. Ballonplache und die für die Füllung notwendigen Sandsäcke, Füllschlauch und ein Füllstutzen werden vom Aëro-Klub beigestellt.

20. Die Indienststellung und die Füllung des Ballons hat der Führer oder dessen Stellvertreter zu überwachen.

21. Die startenden Ballone haben die Wimpel ihres Vereines und womöglich auch jenen des Führers zu tragen.

22. Für Karten und Instrumente sorgt jeder Führer selbst. Die Mitnahme eines geeichten Barographen, welcher vor dem Aufstiege vom Starter zu plombieren ist, ist vorgeschrieben.

23. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Fahrt auf einen anderen Tag verschoben werden. Die Entscheidung darüber, ob die Wetterlage die Vornahme des Aufstieges unrätlich erscheinen läßt, obliegt dem Starter.

24. Sollten weniger als fünf Nennungen einlangen, so unterbleibt der Wettbewerb.

25. Weitere spezielle Vorschreibungen werden eventuell noch seitgerecht bekanntgegeben werden.

FUCHSFAHRT DES K. K. AËRO-KLUBS.

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub veranstaltet Sonntag den 29. März 1914 eine Preiballonwettfahrt, offen für Führer des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des Ungarischen Aëro-Klubs. Aufstiegsort ist der Füllplatz des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs beim städtischen Gaswerk in Leopoldau.

Die Ausschreibung lautet wie folgt:

1. Art des Wettbewerbes: Fuchsfahrt.

2. Die Wettfahrt findet nach den Bestimmungen der F. A. I. statt.

3. Spezielle Vorschriften werden bei der Führerversammlung vor dem Start bekanntgegeben werden. Die Abfahrt des Fuchsballons findet am 29. März 1914, zirka 10 Uhr vormittags, statt. Der Fuchsballon und dessen Führer werden später bekanntgegeben. Seine Fahrdauer ist eine beschränkte und wird eine halbe Stunde vor dem Start bekanntgegeben. Die übrigen Ballons folgen in der durch das Los bestimmten Reihenfolge nach Anordnung des Starters in Intervallen von höchstens je zwei Minuten. Der Fuchsballon wird durch eine große weiße Fahne und durch ein weißes Band um den Äquator gekennzeichnet. Die Anzahl der Mitfahrenden ist dem nennenden Verein, eventuell dem Führer überlassen.

4. Zugelassen sind alle Kategorien von Kugelballons.

5. Die Preise bestehen in Ehrenpreisen, und zwar werden halb so viele Preise vergeben als Ballone starten; überdies erhält jeder Teilnehmer an der Fahrt eine Erinnerungsmedaille. Der Fuchsballon erhält unter gewissen, vor dem Start bekanntzugebenden Bedingungen einen Spezialpreis.

6. Die Anzahl der startenden Ballone ist nach oben nicht beschränkt. Sollten, abgesehen vom Fuchsballon, weniger als drei Nennungen abgegeben werden, so unterbleibt die Wettfahrt.

7. Die Veranstaltung ist offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes oder des Ungarischen Aëro-Klubs. Die Führer müssen im Besitze des Kugelballonführerdiploms der F. A. I. sein.

8. Das Nenngeld beträgt 50 K; startende Ballone erhalten das halbe Nenngeld rückvergütet; als Reugeld gilt der volle Betrag des Nenngeldes.

9. Die Nennungen sind durch die Vereine an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, Wien, I. Tuchlauben 3, zu richten und haben daselbst bei pfleglichster Einsendung des Nenngeldes unter Angabe des Ballons und des Führers bis spätestens 24. März 1914 einzutreffen. Die Nennungen können jetzt bereits abgegeben werden.

10. Das Füllgas ist Leuchtgas aus dem Behälter des städtischen Gaswerkes in Leopoldau bei Wien. Die Fahrpreise für die Ballone werden normal nach den bestehenden Preissätzen des Klubs berechnet; die Hilfsmannschaft stellt der Klub kostenlos zur Verfügung; die Kosten für den Transport des Materials vom Klubplatz im Prater zur Füllstelle trägt der Klub. Die Ballone haben mit geeichter Reißbahn bis spätestens Donnerstag den 26. März 1914 mittags auf dem Klubplatze des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs im Prater einzutreffen. Die Übernahme und Deponierung derselben daselbst erfolgt durch die Delegierten des Fahrtenausschusses. Die Sendung ist bei Aufgabe der Fracht an die nachstehende Adresse abzufertigen: Aëro-Klub, Wien, II. k. k. Prater, Nordportalstraße 156. Als Personengepäck eintreffende Ballone werden bei rechtzeitiger Verständigung des Sekretariats gegen Vergütung der Transportspesen durch den Klubdiener übernommen und zum Klubplatze geschafft. Der Aufgabeschein ist rechtzeitig an das Sekretariat einzusenden oder beim Eintreffen zu übergeben. Dem kompletten Ballon ist für die Füllung beizuschließen: eine Ballonplache und die für die Füllung notwendigen Sandsäcke, ein 30 *m* langer Füllschlauch samt Füllstutzen. Um Verwechslungen vorzubeugen, ist das gesamte Material entsprechend zu zeichnen und im Korbe ein Inventar zu hinterlegen. Die Kosten für den Transport des Materials vom Klubplatz und für den Rücktransport des auf dem

Aufstiegsorte zurückbleibenden Materials trägt der Nennende. Den Abtransport veranlaßt über Ansuchen der Fahrtenanschuß. Die Indienststellung und Füllung der Ballone haben die Führer derselben persönlich zu überwachen und sie haben sich zu diesem Behufe um 8 Uhr früh auf dem Füllplatze einzufinden. Mit dem Beginn der Füllung der einzelnen Ballone wird nicht vorgegangen, wenn deren Führer nicht anwesend sind. Eine Verschiebung des Startes infolge verspäteter Fertigstellung von Ballons, deren Führer zur Füllung nicht rechtzeitig erscheinen, kann nicht stattfinden. In diesem Falle verliert der betreffende Ballon das Startrecht; das Nennegeld verfällt. Die Bewilligung zum Beginne der Füllung erteilt rechtzeitig die Sportkommission.

11. Die startenden Ballone haben den Wimpel ihres Vereines, womöglich auch jenen des Führers zu führen. Für die notwendigen Karten und Instrumente hat der Führer selbst zu sorgen.

12. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Wettfahrt verschoben werden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft die Sportkommission.

13. Sportkommission, Preisrichter und Starter werden aus den ständigen Sportkommissären des Aëro-Klubs zusammengesetzt, eventuell durch Zuwahl ergänzt; die Bekanntmachung der Mitglieder erfolgt zu einem späteren Termin.

TODESOPFER.

Am 24. Februar stürzte der Doppeldecker »Baby« bei West Wittering bei Chichester in England aus mäßiger Höhe ab. Ein Insasse, E. T. Hayes aus Farnborough, fand den Tod, der Pilot Ronald Kemp dagegen kam mit einem Beinbruch davon. Hayes soll schon aus dem Apparat gefallen sein, als dieser noch nicht die Erde erreicht hatte.

Der beste Flieger der türkischen Armee, Oberleutnant Fethi Bei, der mit einem Passagier, Hauptmann Sadik Bei, auf einem Fluge von Konstantinopel nach Alexandrien begriffen war, stürzte bei Tiberias, zwischen Samaria und Zulls, auf dem Wege nach Jerusalem ab, wobei beide Flieger ums Leben kamen und der Aëroplan zertrümmert wurde. Dies war der erste schwere, mit Todesopfern verbundene Unfall in der Geschichte des türkischen Militärflugwesens.

Oberleutnant Fethi war der Führer der türkischen Fliegerkorps. Seine Ausbildung hatte er in Frankreich genossen. Bekannt wurde er durch seine Erkundungsflüge über den bulgarischen Linien im vorigen Frühjahr. Er machte mit den deutschen Fliegern Hauptmann Grey und Scheff verschiedene große Aufklärungsflüge von San Stefano aus über den bulgarischen Stellungen. Jetzt war Fethi mit seinem Begleiter auf einem Fluge nach Kairo begriffen. Anfangs des Monats war er in Konstantinopel aufgestiegen. Am 12. hatte er das Taurusgebirge überflogen. Am 17. war er in Beirut eingetroffen. In den letzten Tagen hatte er eine Notlandung in Syrien machen müssen, da ihm das Benzin ausgegangen war. Bei dem Fluge wurde in der Türkei zum ersten Male der Versuch gemacht, die Post im Flugzeuge zu befördern. Hauptmann Sadik führte zwei Briefsäcke mit. Es ist ein tragisches Geschick, daß gerade das erste größere türkische Flugunternehmen solch ein Ende fand.

Am 1. März verunglückte der argentinische Flieger Newbery, der durch seinen Hochflug auf 6220 *m* bekannte Präsident des argentinischen Aëro-Klubs, samt einem Passagier. Er stürzte mit seinem Begleiter, Leutnant Gimenez Rastra, auf einem Flug in den Cordilleren ab. Er starb sofort, sein Passagier einen Tag darauf.

Am 2. März fanden durch einen Sturz zwei Brüder gleichzeitig den Tod. Es waren dies Peter und Gabriel Wroblewski (alias Salvez), zwei Russen, die in Amhérieu Flugübungen machten. Der Apparat, den sie benützten, ein von ihnen selbst gebauter Eindecker, stürzte infolge Flügelbruches aus 10 *m* Höhe. Die Insassen gerieten unter die Trümmer ihres vorwiegend metallisch gebauten Apparates.

Am 10. März stürzte in der englischen Zentralflugschule von Avon Hauptmann Downer mit einem Doppeldecker aus 700 *m* Höhe ab und ward zerschmettert.

Am 11. März stieg der türkische Hauptmann Nuri, der den Flug Konstantinopel—Ägypten ausführen wollte, nachmittags in Jaffa zum Fluge nach Jerusalem auf. Kurze Zeit nach dem Aufluge stürzte der Aëroplan ins Meer. Nuri erlitt Verletzungen, denen er bald erlag. Der den Aviatiker als Passagier begleitende Hauptmann Ismail Hakki konnte sich durch Schwimmen retten.

Der am 19. Dezember 1913 in Görz ums Leben gekommene Artillerist Eduard Binder ist, wie man uns nachträglich mitteilt, nicht einem Flugzeugsturz, sondern einem Automobilunglück zum Opfer gefallen.

Für das österreichische Patent Nr. 47.551 vom 1. Dezember 1910 des Herrn Dr. Hugo Erdmann in Charlottenburg, betreffend:

„Verfahren zum Füllen von Luftballons und zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit während der Fahrt durch flüssigen Wasserstoff"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefällige Anfragen sind zu richten unter **„J. L. N. 4597"** an die Administration d. Bl.

Neu! Neu!

Soeben erschien:

(Autotechnische Bibliothek, Bd. 50)

Fliegerschule

Was muß ich wissen, wenn ich Flieger werden will

Ein Lehr- und Handbuch für den Flugschüler

von

Heinz Erblich

Flugzeugführer

200 Seiten mit 95 Abbildungen und 2 Tafeln

Preis elegant gebunden K 3·50

INHALT: Vorwort — Die Ausbildung zum Flugzeugführer — Gebräuchliche Flugzeugtypen — Das Flugzeug (Rumpf, Fahrgestell, Tragflächen, Einstellung des Flugzeugs, Steuerorgane) — Der Motor (gebräuchliche Motorentypen, Betriebsstoff, Ölung, Kühler) — Der Propeller — Der Flug (Vorbereitung zum Flug, Was muß ich kontrollieren, Festschnallen, Überlandflug, Höhe, Abstieg, Landung, Meister des Fluges. Der Flieger und das Wetter, Luftwirbel, Wetterkarte, Meteorologische Apparate) — Anhang (Bestimmungen, Karten u. s. w.) — Bezugsquellen u. s. w.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom Verlage:

Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aëronautische Kommission.

Die Österreichische Aëronautische Kommission hielt am 4. März unter dem Vorsitze des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo eine Sitzung ab.

Der Präsident teilt mit, daß sich die Ausschreibung für den Schicht-Flug im Druck befindet; sie entspricht bis auf zwei Punkte, in denen Wünschen des Ungarischen Aëro-Verbandes Rechnung getragen wurde, dem Entwurfe, der seinerzeit der Österreichischen Aëronautischen Kommission vorlag.

Auch für den Ballonwettbewerb um die vom letzten Österreichischen Luftschiffertage gestifteten Verbandspreise ist die Ausschreibung fertiggestellt und wird der Österreichischen Aëronautischen Kommission vorgetragen. Die Preise werden für Dauerfahrten innerhalb des Jahres ausgesetzt. Mit Beziehung darauf, daß beim Luftschiffertage auch eine Zielfahrt als Eventualität in Erörterung kam, wird mitgeteilt, daß der k. k. Österreichische Aëro-Klub heuer eine Fahrt mit selbstgewähltem Ziel ausschreibt, die vorerst als Probe für diese Art von Konkurrenzen dienen soll. Es wird allseitig anerkannt, daß die Form des Dauerfahrten-Wettbewerbes derzeit als die geeignetste erscheint, und die Kommission genehmigt einstimmig die Ausschreibung.

Zur Angelegenheit der Verbotszonen wird berichtet, daß sie zur Erledigung fertig ist; die Ballons werden von nun an numeriert und registriert werden.

Gemäß dem Beschlusse des Luftschiffertages über den Antrag, auf die Einführung des »Esperanto« innerhalb der F. A. I. hinzuwirken, hat sich die Kommission zunächst an den Deutschen Luftschiffer-Verband mit der Anfrage gewandt, wie er sich dazu stelle. Die Antwort besagt, daß das »Esperantos dort nur wenige Anhänger habe und seine Einführung im internationalen Luftschifferverkehr vorläufig kaum Aussicht haben dürfte. Es wird vorgeschlagen, durch persönliche Aussprache, wozu die im Herbst in St. Petersburg stattfindende Sitzung der F. A. I. die nächste Gelegenheit gäbe, in dieser Richtung zu wirken. Herr Hauptmann Malluo als Vertreter des Oberösterreichischen Vereins für Luftschiffahrt, von dem der Antrag ausging, erklärt, versuchen zu wollen, durch die Esperanto-Vereine in Deutschland etwas zu tun; übrigens brauche die Sache zweifellos Zeit. Es wird beschlossen, den Gegenstand vorläufig ruhen zu lassen.

Mit Beziehung auf den Beschluß des Luftschiffertages über die Einführung einheitlicher Fachausdrücke, deren Zusammenstellung inzwischen in Druck herausgegeben worden ist, stellt Herr Oberstleutnant Hoenes den Antrag, aus Gründen der Folgerichtigkeit die Namen Österreichischer Luftschiffer-Verband in Österreichischen Luftfahrer-Verband und Aëronautische Kommission in Luftfahrer-Ausschuß zu ändern. Gegen diese zweite Änderung wird eingewendet, daß der Name Österreichische Aëronautische Kommission bereits international bekannt und eingebürgert, andern in nichtdeutschen Ländern leichter verständlich ist. Die Änderung des Namens Luftschiffer-Verband in Luftfahrer-Verband findet Zustimmung; da aber die Änderungen im Grundgesetz zum Ausdruck kommen müßten, ergibt sich die Notwendigkeit, die Beschlußfassung dem nächsten Luftschiffertage zu überlassen.

Herr Oberstleutnant Hoennes stellt ferner den Antrag, im brieflichen Verkehr der Kommission von nun an alle Höflichkeitsformen, wie Hochwohlgeboren, Wohlgeboren, verehrlich und dergleichen, wegzulassen, da auch die Ministerien und selbst das Ministerium des Äußern beschlossen haben, davon abzugehen. Der Antrag wird im allgemeinen zustimmend zur Kenntnis genommen, ein Beschluß darüber jedoch nicht gefaßt.

Von Herrn Oberleutnant Eugen Elsner liegt die schriftliche Danksagung für den ihm vom Luftschiffertage zuerkannten Verbandspreis vor.

Als Verbandsabzeichen ist gemäß dem Beschlusse des Luftschiffertages der Verbandswimpel, ein von drei roten Dreiecken umgebenes weißes Dreieck mit den Initialen Ö. L. V., in Email ausgeführt worden; die Abzeichen werden durch das Sekretariat der Kommission zum Preise von 4 K an die Verbandsvereine abgegeben.

Auf Antrag des Herrn Grafen Lodron wird beschlossen, wieder, wie früher, Legitimationskarten für die Mitglieder der Österreichischen Aëronautischen Kommission einzuführen. Diese werden violett, in der Farbe der die Mitglieder der Kommission kennzeichnenden Armbinden bei Flugveranstaltungen, gebunden; der Text wird außer in deutscher noch in den andern internationalen Hauptsprachen und in Esperanto ausgefertigt.

Seit der letzten Sitzung der Kommission sind folgende Führerdiplome ausgestellt worden:

Kugelballonführer: 73. Wladimir Janiczek, 74. Richard Brukner. 75. Stephan Hajdu (†), 76. Emmerich von Pachner. — Aviatische Führer: 150. Edmund Sparmann, 151 Anatol Reuter, 152. Johann Ventura, 153. Karl Huber, 154. Ignaz Bulimbasic. 155. Emilio Facchini, 156. Hans Wauueck, 157. Josef Siegel. — Lenkballonführer: 26. Emmerich von Pachner, 27. Stephan Hajdu (†), 28. Otto Haidinger. — Wasserflugzeug-Führer: 2. Heinrich Huss.

Der Österreichischen Aëronautischen Kommission wurden in einer Sitzung, die am 13. März unter dem Vorsitze des Herrn Alfred von Strasser, Vizepräsidenten des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, stattfand, die Ausschreibungen zweier vom k. u. k. Kriegsministerium gestifteter Preise für das heuri ge Flugmeeting in Aspern vorgelegt. Die Kommission genehmigte den diesem Berichte angefügten Wortlaut.

Zu Prüfungskommissären für Wasserflugzeuge ernannte die Österreichische Aëronautische Kommission: für Wien die Herren Hermann Hold, Linienschiffsleutnant Wladimir Slawik, Ingenieur Adolf Warchalowski; für Pola die Herren Linienschiffsleutnants Heinrich Huss und Wenzel Woseček.

Ausschreibungen:

Wettbewerb um den Preis des k. u. k. Kriegsministeriums für Steiggeschwindigkeit von Kriegsflugzeugen, 12 000 K. Offen für Bewerber beliebiger Nationalität.

Ansprach auf diesen Preis haben jene Bewerber, deren mindesteus zweisitziges Flugzeug 1. im staude ist, mit einer Nutzlast von 800 *kg* innerhalb einer Zeit von 45 Minuten, vom Start an gerechnet, eine relative Höhe von 2000 *m* zu erreichen; 2. derart konstruiert ist, daß es für eine eventuell einzubauende Schußwaffe bei ungehindertem Gebrauche derselbeu einen Ausschuß in der Flugrichtung nach vorne mit einem Bestreichungswinkel von je 60 Grad nach rechts, links und abwärts und von 30 Grad nach aufwärts gestattet; 3. die Landung muß auf frisch gesckertem Boden glatt erfolgen können.

Im Nutzgewicht von 800 *kg* sind höchstens 150 *kg* für Betriebsmittel (Wasser, Benzin und Öl) eingeschlossen. Die restlichen 650 *kg* entfallen auf 1. deu Piloten, 2. deu Schützen, 3 die Schußwaffe samt Munition (150 *kg*), 4. die Nutzlast, welche durch Ballast dargestellt werden kann.

Das Gewicht für die mit 3 angeführte Schußwaffe und Munition muß an jeuer Stelle angebracht werden, wo die Schußwaffe einzubauen wäre; dort muß sich auch der Platz für den Schützen (Passagier) befinden. Der Passagier kann durch Ballast im Gewicht von 65 *kg* ers:tzt werden. Die übrige Nutzlast, die als Reserve an Munition und Betriebsmitteln gedacht ist, muß derartig untergebracht sein, daß sie während des Fluges von einem der Sitze erreicht werden kann.

Der Betriebsmittelverbrauch wird nach dem Fluge kontrolliert und darf sich nicht abnorm erweisen.

Die Landung muß auf dem hierfür bezeichneten gesckerten Felde erfolgen.

Die Wertung erfolgt nach der größten Höhe, welche innerhalb des Zeitraumes von 45 Minuten erreicht wurde, welche aber mindestens 2000 *m* betragen muß.

Der Bewerber um diesen Preis muß bei Abgabe der Nennung und am ersten Tage des Meetings bekanntgeben, daß er die Absicht hat, um diesen Preis zu konkurrieren, damit die Wägung des Flugzeuges und der Nutzlast rechtzeitig veranlaßt werden könne. Diese Wägung sowie der ganze Bewerb um diesen Preis erfolgt unter Kontrolle einer speziellen Kommission.

Sollten mehrere Bewerber diesen Bedingungen entsprechen, so wird der Preis wie folgt verteilt: bei einem Gewinner 12.000 K; bei zwei Gewinnern 8000 K, 4000 K; bei drei Gewinnern 7000 K, 3000 K, 2000 K; bei vier Gewinnern 6000 K, 3000 K, 2000 K, 1000 K.

In mehr als vier Teile wird der Preis nicht geteilt.

Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeiten. Offen für Bewerber beliebiger Nationalität. An einem Tage des Flugmeetings. Summe der Preise 13.0.0 K. (Prämie des Kriegsministeriums 8000 K. Tagespreise 1000, 750, 500, 250 K)

§ 1. Es soll festgestellt werden, welches Flugzeug im stande ist, zwischen seiner größten und seiner kleinsten Fluggeschwindigkeit ohne Änderung der Belastung und der Flughöhe auf einer geraden Strecke die größte Differenz aufzuweisen.

§ 2. Der Start erfolgt in der Reihe der für diesen Wettbewerb abgegebenen Anmeldungen von 4 Uhr 45 Minuten an. Die Anmeldungen müssen bis zu dieser Zeit abgegeben sein.

§ 3. Die Bewertung erfolgt nach dem größten Geschwindigkeitsunterschied, gemessen in Prozenten der Mindestgeschwindigkeit.

§ 4. Die Durchführung erfolgt durch zwei Hin- und Rückflüge auf einer geraden Strecke von nicht über 2 *km* Länge, die an ihren Enden durch zwei Pylone mit roten Körben bezeichnet ist.

§ 5. Die Flüge über diese Strecke müssen unbedingt in vollkommen gerader Linie erfolgen, wobei das Flugzeug in einer Höhe von ca. 50 *m* zu halten ist. Abweichungen über ca. 10 *m* nach rechts oder links sowie tiefer als 30 *m* oder höher als ca. 60 *m* sind unstatthaft und haben die Ungültigkeit dieses Versuches zur Folge.

§ 6. Der erste Hin- und Rückflug von einem zum anderen Pylon hat mit möglichst großer, der zweite Hin- und Rückflug mit möglichst geringer Geschwindigkeit zu erfolgen. Die Zeitnahme erfolgt jedesmal beim Passieren der Endpylone. Die Summe der Flugzeiten für je einen Hin- und Rückflug von Pylon zu Pylon — Wendung nicht inbegriffen — dividiert durch die doppelte Distanz der Pylone, ergibt den Durchschnittwert für die größte, respektive für die kleinste Geschwindigkeit.

§ 7. Das erste Passieren des Anfangspylons muß spätestens fünf Minuten nach dem Startzeichen erfolgen. Die Art der Wendung außerhalb der geraden Kilometerstrecke steht dem Flugzeugführer frei, nur darf die Dauer derselben bei der ersten und zweiten Wendung drei Minuten, bei der dritten Wendung eine Minute nicht überschreiten. Das Flugzeug darf während der Zeit vom Start an gerechnet bis nach Vollendung der zwei Hin- und Rückflüge den Boden nicht berühren, desgleichen ist ein Abwerfen von Gewichten während dieser Zeit nicht gestattet, dagegen können während des Fluges am Apparat selbst beliebige Veränderungen vorgenommen werden.

Der Versuch kann nicht wiederholt werden.

§ 8. Anspruch auf Zuerkennung der Prämie des Kriegsministeriums (8000 K) haben jene Bewerber, welchen es gelingt, eine Mindestgeschwindigkeit von nicht mehr als 65 *km* pro Stunde und eine um mindestens 100 Prozent der Minimalgeschwindigkeit höhere Maximalgeschwindigkeit zu erzielen. Bei den Flügen mit kleinster Geschwindigkeit muß der Motor kontinuierlich (nicht intermittierend) laufen. Erfüllt nur ein Bewerber diese Bedingung, so erhält er 8000 K. Sollten mehrere Bewerber diesen Bedingungen entsprechen, so wird diese Prämie, wie folgt, verteilt: bei zwei Gewinnern 6000 K und 2000 K; bei drei Gewinnern 5000, 2000 und 1000 K. In mehr als drei Teilpreisen kann die Prämie des Kriegsministeriums nicht geteilt werden.

Für die Zuerkennung dieser verschiedenen Teilprämien ist in erster Linie die erzielte Differenz der Geschwindigkeit, ausgedrückt in Prozenten der Minimalgeschwindigkeit, bei gleicher Differenz die erzielte kleinere Minimalgeschwindigkeit ausschlaggebend.

Die Tagespreise werden nach Maßgabe der erzielten Bestleistungen nur an jene Bewerber vergeben, welche eine Prämie des Kriegsministeriums nicht erhalten haben; für dieselben gilt keine Maximal- und Minimalbeschränkung, doch erfolgt die Berechnung der Differenz der Geschwindigkeit ebenfalls nach § 8.

Die Ausschreibung der vom letzten Österreichischen Luftschiffertage gestifteten Verbandspreise für Freiballonfahrten erscheint an anderer Stelle dieses Blattes unter »Dauerwettbewerbe«.

NOTIZEN.

ROLAND GARROS trägt sich, wie der »New York Herald« meldet, mit der Absicht, im nächsten Jahre den Atlantischen Ozean zu überqueren.

PARIS—BUKAREST ist die Strecke eines aviatischen Wettbewerbes, der jährlich um einen Wanderpreis des Prinzen Valentin Bibesco stattfinden wird.

EINE UNGARISCHE FABRIK für Flugmaschinen wird errichtet, und zwar in Budapest. Unternehmer sind die Daunbinswerke und die Maufred Weiss'sche Aktiengesellschaft.

EINE JAPANISCHE KOMMISSION soll für ihre Regierung 60 Flugmaschinen in Berlin bestellt haben. Diese Apparate sind Eindecker in Taubenform und Pfeil-Doppeldecker.

DIE VERBANDSMEDAILLE des Deutschen Luftfahrer-Verbandes für die an Dauer längste Ballonfahrt im Jahre 1913 erhielt Herr von Wilckens für eine 30stündige Alleinfahrt.

OSKAR BIDER flog am 25. Dezember in 4 Stunden 20 Minuten von Paris nach Bern. Die zumeist in 2000 *m* Höhe zurückgelegte Entfernung beträgt 5' 0 *km*. Bider hatte unter strenger Kälte zu leiden.

PEKING besitzt zurzeit den Orten Kalgan eine Flugschule, wo gegenwärtig acht Aëroplane in Tätigkeit sind und bald ein weiteres Dutzend französischer Maschinen eintreffen werden.

MIT 16 PASSAGIEREN soll am 25. Februar der Russe Sikorsky in St. Petersburg sechs Minuten lang geflogen sein.' Vielleicht wird sich sein umgestalteter neuer Apparat »Ilja-Muromets« nun doch bewähren.

IN BROOKLANDS, an der Seeküste Englands, errichtet Louis Blériot eine Flugschule. Es sollen dort nur Flieger zugelassen werden, welche bereits einen bestimmten Grad von Können erreicht haben.

»AVIATISCHES ARCHIV« betitelt sich ein neues Organ für Aviatik, herausgegeben von Dr. Raimund Nimführ. Es erscheint in gewöhnlichem Buchformat und in zwangloser Folge. Die erste Nummer, die soeben zur Ausgabe kam, umfaßt 70 Seiten.

10 000 FRANCS setzt der Automobile Club de France demjenigen Flieger aus, welcher im Lauf des Jahres 1914 vor dem 1. Dezember in Frankreich den größten Dauerflug (ohne Unterbrechung) auf einer in sich geschlossenen Wegstrecke ausführt.

BEI TRAVEMÜNDE gelangt jetzt die erste deutsche Flugzeugwerft zur Errichtung und dürfte bereits anfangs April des nächsten Jahres ihrer Bestimmung übergeben werden. Für die damit zu errichtende Militär-Fliegerschule sollen gleich anfangs 48 Offiziere kommandiert werden.

HON. MRS. ASSHETON-HARBORD, eine bekannte Liebhaberin des Ballonsports, ließ sich am 14. Dezember 1913 von Salmet in einem Blériot-Flugzeug

über den Canal La Manche führen. Die Reise war durch Nebel einigermaßen beeinträchtigt und dauerte von Folkestone bis Dieppe $1^1/_8$ Stundeu.

DIE APENNINEN Nordtaliens überflog Philipp Cevasco am 14. Dezember in einem Wasserflugzeug. Er stieg nm $^3/_4$12 Uhr vormittags in Sesto Calende am Lago Maggiore auf und landete kurz vor 1 Uhr in Genua. Über den Bergen hielt er eine Höhe von 2000 *m* ein. Die zurückgelegte Strecke beträgt 165 *km*.

DER AËRO-CLUB DE FRANCE hält am 27. März in Paris seine Generalversammluug ab. Die Tagesordnung lautet: Ansprache des Präsideoten, Bericht des Generalsekretärs, Bericht des Schatzmeisters, Genehmigung der Mitgliederaufnahme 1913, Erneuerung eines Drittels des Direktionskomitees und Ergänzungswahlen.

IM »AËROBUS«, einem großen englischen Flugapparat, der schon unter die »Luftomnibusse« gehört, wollte Clande Grahame-White am 11. Dezember von London nach Paris fliegen. Das Unternehmen scheiterte in Folkestone, wo der wohl etwas unhandliche Apparat beim Aufstieg nach einer Zwischenlandung in einen Drahtzaun geriet und arg beschädigt wurde.

DIE SCHWEIZ hat für eine Luftflotte durch eine nationale Sammlung anderthalb Millionen Francs zusammen bekommen. Eine zur Verwendung dieser Summe eingesetzte Stndienkommission beschloß mit Zustimmung des Militärdepartements, eine beschränkte Anzahl von Fabriken Deutschlands, Österreichs und Frankreichs mit Apparaten für den engeren Wettbewerb anzulassen.

EINE NEUE STEUEREINRICHTUNG wird von Blériot versucht; es ist eine Steuerung mit Servo-Motoren, die freilich nur für Maschinen solcher Größe von Bedeutung ist, welche der Kraft des Piloten allein nicht mehr gehorchen. Die Einrichtung arbeitet mit drei Preßluft-Differenzialzylindern, welche die Bewegungen des Piloten in verstärktem Maße auf die Lenkungsorgane übertragen.

AUS GENF schreibt man: »Ein ständiger Wasserflugzeugdienst für Passagiere und Postbeförderung soll auf dem Genfer See mit regulärem Fahrplan von 1. April bis 30. November und fakultativem Dienste während der übrigen Zeit eröffnet werdeu. Als Zentralflughafen wurde Onchy gewählt. Eiu diesbezügliches Konzessionsgesuch wurde von den Flugzeugführern Lugrin und Montalvan soebeu dem eidgenössischen Eisenbahndepartement unterbreitet.«

FÜR DEN STEPHANSTAG war heuer wie in den letzten Jahren in Budapest ein aviatisches Fest geplant. Die Flüge wurden nun diesmal vom Oberstadthauptmann mit der Begründung verboten, daß der Rákoser Flugplatz nicht eingeäunt ist und keine Tribüne besitzt, so daß Sicherheitsvorkehrungen nur mit großen Schwierigkeiten getroffen werden können. Der Ungarische Aëro-Klub hat aus diesem Grunde beschlossen, die Wettflüge in Tatra-Lomnitz zu veranstalten.

IN HOLLAND ist im letzten Sommer eiu Freiwilligen-Automobilkorps gegründet worden, das sich bei den Herbstmanövern bereits gut bewährt haben soll. Es wird weiter ausgebildet, auch unter Einbeziehung der Motorradfahrer. An den Herbstmanövern nahmen auch bereits vier Aëroplane, und zwar Doppeldecker teil, aus deren Verwendung man zu dem Schlusse kam, daß das Flugwesen verbessert werden müsse. Man unternimmt daher eine feste Organisation. Für 1914 sind 250.000 Gnlden für das Flugwesen ausgeworfen.

DREI DEUTSCHE WELTREKORDS sind neuestens von der Fédération Aéronautique Internationale anerkannt worden: der Daner- und der Distanzweltrekord für Freiballone (37 Stunden, 2827·9 *km*), geschaffen am 18. bis 17. Dezember 1913 von Hugo Kaulen mit dem Ballon »Duisburg« durch eine Fahrt von Bitterfeld nach **Myssi**, und der Daueflugrekord (14 Stunden 7 Minuten), den der Pilot Bruno Langer am 3. Februar auf einem Roland-Pfeildoppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft Johannisthal mit 100 H. P.-Sechszylinder-Daimler-Mercedes-Motor schuf.

ÜBER WIEN war am 18. Februar lange Zeit ein in großer Höhe schwebender Aëroplan sichtbar. Der Flieger war Feldpilot Oberleutnant Ebaner, der nm 3 Uhr 51 Minuten nachmittags mit Oberleutnant Alexei als Passagier mit einem 95/100 H. P.-Hirth-Lohner-Doppeldecker vom Asperner Flugfeld aufges tiegen war. Er überquerte verschiedene Bezirke und kreuzte vornehmlich über der Inneren Stadt. Um 5 Uhr folgte die Landung in Aspern. — Über das seitherige tragische Ende des Oberleutnants Elsner wird an besonderer Stelle berichtet.

DIE KENNZEICHNUNG der Flugzeuge gemäß der am 1. Januar 1914 in Deu tschland in Kraft getretenen Luftverkehrsordnung hat begonnen. Der Deutsche Luftfahrer-Verband gibt folge nde bisher festgelegten Kennzeicheu bekannt: 1. Ago-Flugzeugwerke G. m. b. H. = A.; 2. Automobil- und Aviatik - A. - G. = A K; 3. Gothaer Waggonfabrik - A. - G. = G; 4. Luftfahrzeuggesellschaft m. b. G. = L F G; 5. E. Rumpler, Luftfahrzeugbau, G. m. b. H. = R; 6. Deutsche Sommerflugzeugwerke = S; 7 Flugzeugwerke »Sachsen-Doppeldecker« = S L; 8. Flugmaschine Wright, Gesellschaft m. b. H. = W.

SÉCURITÉ EN AËROPLANE, Sicherheit im Flugzeug, ist der Gegenstand eines französischen Wettbewerbes, der mit 400.000 Francs dotiert ist. Es sind dafür 56 Meldungen mit 18 Apparaten eingegangen. Außer dem Großen Preise sollen noch fünf weitere Prämien von je 20.000 Francs zur Verteilung gelangen. Die Prüfung wird vor einer Kommission von zwölf Mitgliedern durchgeführt, und zwar ist hierfür ein Flug über 100 *km* mit einer Mindestgeschwindigkeit von 60 *km* in der Stunde festgesetzt. Da sich die Aufga be der Jury sehr schwierig gestaltet, wird der Große Pr eis in diesem Jahre noch nicht zuerkannt werden.

STUDIENKOMMISSION EN des Auslandes besuchten kürzlich das Flugfeld in Wiener-Neustadt. Am 19. Februar fand sich dort eine abessinische Studienkommission ein, der drei kaiser liche Prinzen, darunter der Neffe des Kaisers Menelik sowie der abessinische Kriegsminister, angehören. Nach der Besichtigung der Flugfeldanlagen führten Kommandant Hauptmann Miller, Oberleutnant Holeka, Oberleutnant Schonofski und Feldpilot Zugsführer Walli den Gästen Flüge auf Ein- nnd Zweideckern vor. Auch eine japanische Militärkommission mit den Majoren H. und F. Matsui und Hauptmann R. Asada besichtigte das Flugfeld. Die Japaner machten Flüge mit unseren Offizieren.

FÜR DEN GORDON BENNETT-FLUG 1914 lagen beim Nennungsschluß in Paris Meldnngen von fünf Ländern für elf Apparate vor. Es nannten: Deutschland eine, Frankreich drei, England drei, Italien eine und Amerika drei Maschinen. Gle ichzeitig wurde auch die Meldeliste für den Pokal Schn eider für Wasserflugzeuge, der bei Monaco ausgetragen wird, geschlossen. Sie vereinigt die Anmeldung von vier Ländern und sechs Apparaten. Deutschland meldete eine, Frankreich drei, England zwei und die Schweiz eine Maschine, hierzu soll noch eine Anmel dung aus Amerika kommen. Es ist das erstemal, daß diese Konkurrenz eine so starke internationale Beteiligung aufzuweisen hat.

FERDINAND KONSCHEL hatte am 4. März einen Unfall. Er stieg mittags mit einem Passagier, dem Gutsbesitzer Stamerbach, in Aspern auf und flog nach Ungarn. Um 3 Uhr geriet der landende Aëroplan bei Megyer an einen Baum. Der Propeller nod die Flügel brachen. Die beiden Aviatiker konnten sich durch einen geschickten Sprung rechtzeitig retten, so daß sie vollständig unversehrt blieben. Die sofort erschienene Neupester Polizei verhielt die beiden Aviatiker zur Ausweisleistung. Mittlerweile war der Ungarische Aëro-Klub avisiert worden und die ungarischen Aviatiker Wittmann, Dobos nnd Horwath kamen in Automobilen an. Sie agnoszierten sofort vor den Vertretern der Behörden die Wiener Kollegen, mit denen sie dann im Automobil in den Aëro Klub fuhren und sie aufs herzlichste bewirteten.

DEM VERWALTUNGSGERICHTSHOFE liegt eine Streitfrage von prinzipieller Bedeutung zur Entscheidung vor. Die Firma Klietsch & Vseticka G. m. b. H. in Wieu kaufte zwecks Errichtung einer Hartzieglefabrik von der Gemeinde Fischamend Vorder- und Hinterfeld Fischamend entfernt Gründe. Die Heeresverwaltung erhob gegen die Errichtung dieser Fabriksanlage Einspruch, weil der Fabrikasschlot wie die Betriebsanlage überhaupt als Hindernis für die Luftschiffahrt bezeichnet werden müsse. Die Bezirkshauptmannschaft gab diesem Einspruch keine Folge, während die Statthalterei die Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft aufhob. Das Haudelsministerium als dritte Instanz hob die Statthaltereientscheidung auf. Die Heeresverwaltung ergriff nun durch die Finanzprokuratur die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L. 8«, der Ersatz für das untergegangene Luftschiff »L. 1«, wird bereits Mitte April auf der Luftschiffswerft in Friedrichshafen fertig sein. Das neue Luftschiff, das die Größe des in Johannisthal verunglückten »L. 2« haben wird, zeigt in der Form und in der Anhängung der Gondeln verschiedene Abweichungen gegenüber den früheren Typen. Die Maschinen und die Führergondeln sind recht tief gelegt, um einer Katastrophe wie die in Johannisthal anszuweichen. Um eine möglichst große Sicherheit gegen Brandgefahr zu schaffen, wird in der Friedrichshafener Motorenfabrik an einer neuen Konstruktion gearbeitet. Die Flüssigkeiten werden wieder in das Innere des Luftschiffes zurückverlegt. Die Schnelligkeit dieses neuesten Zeppelin-Luftschiffes soll noch höher werden als bei sämtlichen bisher gebauten Luftschiffen.

IN ST. PETERSBURG wurde — vermutlich mit Unterstützung des Kriegsministeriums — eine groß angelegte Flugzeugfabrik errichtet, in der unter der Leitung des bekannten französischen Fliegers Janoir Apparate verschiedener bewährter Typen und Kombinationen derselben hergestellt werden sollen. Auch an Preisen fehlt es den russischen Fliegern nicht. So hat Fürst Abamelak Lasarew wie für 1913 so auch für 1914 einen Preis von 10.000 Rubel für denjenigen russischen Flieger gestiftet, der die 1700 km lange Strecke Petersburg—Sebastopol in 24 Stunden zurücklegt. Auch der Russische Aëro-Klub hat die gleiche Summe für erfolgreiche Flieger und Konstrukteure in Aussicht gestellt, um ihre Betätigung anzuspornen. Man findet jetzt in den für die Luftschiffahrt schwärmenden Kreisen überhaupt, daß bisher viel zu wenig für diese getan worden ist, und gibt sogar der Ansicht Ausdruck, daß Rußland bereits einmal die Möglichkeit verpaßt habe, in der Motorluftschiffahrt die Führung zu erlangen.

IN KINGSTON in England bant die Firma Sopwith einen Aëroplan von bemerkenswerter Größe. Er ist ein normaler Zweidecker mit Propellerantrieb. Die Kraftanlage besteht aus zwei sechszylindrigen Austro-Daimler-Motoren von je 120 H. P., die nebeneinander montiert sind und vermittels einer viergliederbreiten Kette eine einzige Schraubenwelle antreiben, die einen vierteiligen Propeller von ca. 4 m Durchmesser trägt. Vorne in dem Motorraum sind zwei Sitze nebeneinander angeordnet, deren einer für den Führer und der andere für den Operatenr der drahtlosen Telegraphie bestimmt ist. Der Apparat für die drahtlose Telegraphie ist an dem Rahmen angebracht. Die elektrische Energie für den Apparat wird mit Hilfe eines kleinen Dynamos erzeugt, der von einem Motoradmotor angetrieben wird. Vor den beiden genannten Sitzen ist ein dritter Sitzplatz für einen Kanonier vorgesehen, der ein daselbst angebrachtes Schnellfeuergeschütz bequem betätigen kann. Der Apparat wird von zwei Schwimmern getragen, von denen jeder dieselbe Größe und Konstruktion aufweist, wie der Schiffskörper des Sopwith-Bootes.

DIE ENGLISCHE ADMIRALITÄT hat, wie man aus Mailand meldet und wie übrigens auch kürzlich der Lord der Admiralität, Churchill, im Unterhause ausgesprochen, beschlossen, drei lenkbare Luftschiffe nach dem System des Mailänder Ingenieurs Forlanini in England zu erbauen. Die Arbeiten wird Forlanini selbst leiten. — Am 20. Januar hielt in London das Britannia-Luftschiffkomitee seine erste Sitzung ab, in der mitgeteilt wurde, daß die britische Admiralität ihre Zustimmung gegeben habe, das Britannia-Luftschiff als ein Geschenk der Nation entgegenzunehmen, vorausgesetzt, daß es bei den Probefahrten die gestellten Bedingungen erfüllt. Eine nationale Sammlung soll jetzt veranstaltet werden, um die Kosten für das Schiff aufzubringen. Verschiedene Fabrikanten haben sich bereit erklärt, die nötigen Materialien zum halben Kostenpreis zur Verfügung zu stellen. Das Luftschiff selbst wird nach vollständig neuen Plänen gebaut werden. Es gehört dem starren System an und man hofft, daß es Vorteile gegenüber den kontinentalen Luftschiffen haben wird, so z. B. größere Tragkraft. Auch wird es mit stärkeren Motoren ausgerüstet sein als die deutschen und französischen Luftschiffe.

IN DER PREUSSISCHEN ARMEE hat der deutsche Kaiser die Einführung von Abzeichen für Flugbeobachtungsoffiziere sowie eines Erinnerungszeichens verfügt für solche Fliegeroffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, die im Mobilmachungsfalle nicht mehr zum Fliegerdienst herangezogen werden. Das Abzeichen ist aus Silber und wird auf der linken Brustseite getragen. Das Abzeichen für Beobachtungsoffiziere wird von der Generalinspektion des Militärverkehrswesens unter Anstellung eines Besitzzeugnisses denjenigen Offizieren verliehen, die mindestens 1000 km auf Überlandflügen im Flugzeug zurückgelegt oder eine Prüfung in der technischen Hilfeleistung am Flugzeug mit Erfolg abgelegt oder gewisse andere Leistungen auf Flugzeugen vollführt haben. Von dem Besitzen ist das Abzeichen so lange zu tragen, als er zum Beobachtungsoffizier im Felde geeignet ist und demgemäß von der leitgenannten Inspektion in der Liste geführt wird. Das Erinnerungszeichen ist sozusagen ein Ersatz für das schließlich zurückzustellende Dienstabzeichen. Inhaber des Erinnerungszeichens können auch Militärflieger werden, die ihre Befähigung zum Fliegen infolge eines Unfalls im Dienst verloren haben.

GENERAL BERNARD, der neue Direktor des französischen Militärflugwesens, hielt am 30. Dezember gelegentlich der Preisverteilung an die erfolgreichen Teilnehmer der Michelin-Bombeuwurf-Konkurrenz im Aëro-Club de France seine erste öffentliche Rede; sie erregte viel Aufmerksamkeit. General Bernard führte, das Militärflugwesen müsse nunmehr so angestaltet werden, daß die Flugzeuge als Angriffswaffe zur Unterstützung der Artillerie und Kavallerie dienen könnten. Seien doch die französischen Flugzeuge dazu bestimmt, die feindlichen Luftkreuzer zu zerstören, um denen man ein Schreckgespenst machen wolle. Es sei klar, daß die Luftkreuzer in einem Kriege in kurzer Zeit zerstört werden würden. Gegenwärtig sei nur eine kleine Zahl auserlesener Flieger im stande, vom Flugzeug aus Schüsse abzugeben. Von nun an sollen alle Militärflieger in dieser Hinsicht praktisch ausgebildet werden. Das französische Flugzeuggeschoß sei bereits sehr vervollkommnet; anßerdem besitze die französische Armee für die Zwecke der Luftartillerie eine Zielvorrichtung, die nahezu als die beste der Welt anzusehen sei. Ein besonderer Übungsplatz für Schießversuche werde gegenwärtig in Chalons eingerichtet.

DR. A. HILDEBRANDT, Hauptmann a. D., der Präsident der internationalen Kommission für Luftfahrerkarten, sprach am 9 März im Saal der Wiener »Kleinen Bühne« über »Die Erde von oben und Luftfahrerkarten«. Der Vortrag war vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub und dem k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein veranstaltet. Dr. Hildebrandt, dessen hervorragende Fachkenntnisse wohl nicht erst betont zu werden brauchen, fesselte das größtenteils den Luftfahrerkreisen angehörige Publikum durch seine uns ebenso reicher Erfahrung als theoretischer Durcharbeitung fließenden Ausführungen. Der Vortragende ging von den Unterschieden zwischen dem Anblick der Erde, wie sie sich dem Luftfahrer bietet, und der Landkarte aus. Er erörterte auf breiter Grundlage die wichtigsten perspektivischen Gesetze, kam sodann auf die Schwierigkeit zu sprechen, die der Luftfahrer hat, Bodenerhebungen unter sich zu bestimmen, und erörterte in wirklich sehr feiner Art die verschiedenen

Mittel, wie man dieser Schwierigkeiten doch Herr werden kann. Immer von interessanten Lichtbildern unterstützt, brachte Dr. Hildebrandt eine Menge lehrreicher Beispiele aus der Praxis, welche die theoretischen Erwägungen schön bestätigten, und leitete schließlich zu dem wichtigen Thema der Herstellung von Luftfahrtkarten über, bei welcher Gelegenheit er dem verdienten österreichischen Kartographen Dr. Peucker besondere Anerkennung zu teil werden ließ. Auch des genialen Scheimpflugschen Verfahrens der Terrainaufnahme vom Ballon aus wurde ehrend gedacht. Mit einem Hinweis auf die große Bedeutung der vervollkommneten Landkarten für die Zukunft schloß der Redner seinen inhaltreichen Vortrag, der lebhaften Beifall hervorrief.

ZWEI DEUTSCHE OFFIZIERE sind wieder mit einem Flugzeug auf französischem Boden gelandet. Die Piloten Oberleutnant Prentin und Leutnant Gerner stiegen am 3. Februar vormittags in Straßburg auf, um nach Metz zu fliegen. Sie verirrten sich im Nebel und kamen zwischen Chantehenx und Croismare in Frankreich zur Erde. Der Unterpräfekt von Lunéville begab sich auf den Platz, wo das Flugzeug gelandet war, und vernahm dort die beiden deutschen Offiziere. Diese gaben ihm ausführliche Auskunft, aus der hervorging, daß die Landung der beiden Militärflieger unfreiwillig erfolgt und nur durch den Nebel veranlaßt worden war. Von Avricourt aus fuhren die Offiziere per Bahn nach Lunéville, wo ihnen von der französischen Militärbehörde sogleich ein Erlaubnis erteilt wurde, an das Kommando der Fliegerabteilung in Metz ein Telegramm abzusenden, in dem sie über ihre unfreiwillige Landung bei Lunéville Bericht erstatteten. Die beiden Flieger mußten in Lunéville übernachten, um die Verfügung des Kriegsministers abzuwarten. Diese traf heute ein und ordnete die sofortige Freilassung der Offiziere an. Diese bedankten sich bei General Variu, der die zweite Dragonerbrigade befehligt, bei General Lescot, dem Kommandeur der zweiten Kavalleriebrigade, sowie bei allen Offizieren der Garnison Lunéville für den freundlichen Empfang, der ihnen von den französischen Kameraden zu teil geworden war. Sie bestiegen dann die Eisenbahn, um sich nach Metz zu begeben. Der Flugapparat wurde demontiert und gleichfalls per Bahn nach Metz befördert. Der Landungsort der zwei Offiziere, Croismare liegt westlich von Lunéville, etwa neun Kilometer von der deutschen Grenze und zwei Kilometer von dem Fort Manonvilliers. Nördlich von Croismare befindet sich der kleine Ort Arraucourt, wo im April vorigen Jahres die beiden deutschen Militärflieger Hauptmann Dewall und Leutnant von Mirbach eine Notlandung vornehmen mußten.

LOUIS BLÉRIOT kandidiert für die französische Deputiertenkammer, um das Departement Seine et-Oise zu vertreten. Der »Matin« sandte einen Vertreter zu ihm mit der Frage, welche Gründe ihn bestimmt hätten, die ihm angebotene Kandidatur auszunehmen. Blériot befand sich in der Luftschifferstadt Buc, die seit anderthalb Jahren aus dem Boden geschossen ist und den Mittelpunkt der Luftschiffererein bildet, die alle in der unmittelbaren Nähe von Versailles entstanden sind. Der berühmte Konstrukteur gab gerne Auskunft und sagte: »Sie erraten wohl, daß es nicht die Leidenschaft für die Politik ist, welche mich verführt hat. Alle Leute wissen, daß ich ein aufrichtiger Republikaner und Patriot bin. Der Stolz meines Lebens wird es sein, wenn es mir gelungen ist, mein Heimatland um ein Werkzeug des Fortschrittes bereichert zu haben, das der Zivilisation in der Zukunft dieuen wird und das heute schon der nationalen Verteidigung eine Waffe liefert, die ihr gefehlt hat. Ich bin aber nicht bloß Aviatiker, ich bin auch Konstrukteur, und als solcher befasse ich mich mit allen industriellen, wirtschaftlichen, sozialen Problemen der Neuzeit. Ich stehe dadurch in engen Beziehungen nicht nur mit denen, welche sich in gleicher Weise wie ich selbst betätigen, sondern auch mit der Industrie, Handels- und Landwirtschaftsinteressen der ganzen Versailler Gegend, die durch die Entwicklung der Luftschiffahrt einen so unverhofften Aufschwung genommen hat. Well sie das einsehen, sind die Republikaner im ganzen Umkreis zu mir gekommen. Sie hehanpten, ich sei besser geeignet als irgend ein anderer, um für die Verbesserung der Kommunikationen und des touristischen Ausbaues der Versailler Gegend und des Departements einzutreten. Ich war etwas überrascht, denn meine tägliche Arbeit fällt ohnedies mein Leben aus. Dann habe ich über die Sache nachgedacht. Ich glaube, daß der mich ehrende Vorschlag, wenn er zur Wirklichkeit wird, den Interessen, die ich in erster Linie vertrete, dann aber auch der Versailler Gegend nützlich sein kann. Ich bin kein Mann von vielen Worten, sondern ein Mann der Tat; darum habe ich die Kandidatur angenommen.«

IN ITALIEN sollen in der Organisation der Militärluftfahrt verschiedene wichtige Änderungen vorgenommen werden. Bisher wurden die Fliegeroffiziere aus den verschiedenen Waffen rekrutiert, in deren Stäben sie weitergeführt wurden. Da nun gerade die tüchtigsten Offiziere angewählt wurden und die Auzahl der Offiziere in der italienischen Heeresorganisation für jeden Truppenkörper auf ein Mindestmaß beschränkt ist, so machte sich das Fehlen der abkommandierten Flieger sehr empfindlich fühlbar. Es sollen nunmehr die als Flieger ausgebildeten Offiziere aus dem Stande ihrer früheren Truppenkörper ausgeschaltet und die dadurch entstehenden Lücken sofort ersetzt werden. Die bisher bestandenen zwei Bataillone der Luftflotte, von denen eines die lenkbaren Luftschiffe, das andere die Flugzeuge bedient, werden durch zwei Kommandos ersetzt werden, von denen ein jedes in eine Anzahl Unterabteilungen gegliedert sein wird. Von Bedeutung scheint auch die Errichtung eines »Instituto Centrale Aeronautico« (Zentralanstalt für Luftschiffahrt), dem die Aufgabe zufallen wird, nicht nur die notwendigen Fliegerschulen zu organisieren, sondern auch aëronautischer Natur auznstellen, sondern auch die zahlreichen Erfindungen zu studieren, die auf die Verbesserung des Luftschiffwesens zieleu. Endlich soll ein Korps freiwilliger Flieger gegründet werden, dessen Mitglieder im Kriegsfalle als Luftfahrzeuglenker verwendet werden können. In dem ersten Halbjahr 1914 ist die Aufstellung von drei neuen Flugzeuggeschwadern zu je sieben Einheiten geplant, so daß deren Anzahl auf 19 gebracht werden wird. Nächster Tage sollen in Vigna di Valle die Versuche mit dem jüngsten Luftschiffe »M. 3« stattfinden. Dort befindet sich das erste Luftschiff der neuen »V«-Type in Bau, die bei einem Ballonvolumen von 15.000 m^3 90 *km* erreichen soll. In Mailand wird an der Fertigstellung eines Schwesterschiffes der neuen Ingenieur Forlauini konstruierten »Città di Milano« (12.000 m^3) gearbeitet. Endlich sind die Studien für das erste Luftschiff der »Ga-Type (80.000 m^3 Volumen) schon so weit vorgeschritten, daß sehr bald mit dem Bau wird begonnen werden können. Von der »V«-Type sollen bis Ende 1916 zehn Luftschiffe gebaut werden. Die genannten Gruppen gehören dem halbstarren System an. Dazu kommt als unstarres Luftschiff ein im Jahre 1912 erworbener Parseval-Ballon. Luftschiffhallen sind in Vigna di Valle, Campalto, Boscomautico, Jesi, Ferrara, Mailand, Turin, Tripolis, Bengasi. Die Anzahl der verfügbaren Flugapparate beträgt 150. Im ganzen sollen 30 Geschwader errichtet werden. Flugschulen gibt es zurzeit in Aviano, Pordenone, Gallarate und San Francesco al Campo. Sie haben bereits über 200 Militärflieger ausgebildet.

IM ENGLISCHEN PARLAMENT teilte Premierminister Asquith am 25. Februar mit, daß das Komitee für die Reichsverteidigung seine Überprüfung des Invasionsproblems beendet und sich über die allgemeinen Linien eines Berichtes geeinigt habe. Bei Beratung des Ergänzungsetats für das Heer erklärte Kriegsminister Seely, daß seit dem letzten Juli 52 Aëroplane außer Dienst gestellt und dafür 100 neue Aëroplane eingestellt worden seien, so daß das Heer gegenwärtig im ganzen 161 Aëroplane besäße. Seit dem letzten Juli sei mit den Aëroplanen im ganzen eine Flugstrecke von über 100.000 Meilen zurückgelegt worden. Es sei beabsichtigt, insgesamt 250 Aëroplane einzustellen, und zwar 50 für die Fliegerschule und 200 für das Heer. Um zu jeder Zeit

100 Aëroplane bereit zu haben, müsse England über 200 dieser Flugfahrzeuge verfügen. Die Frage, eine genügende Anzahl von Aëroplanen und Flugzeugmotoren in England zu erlangen, sei gelöst worden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der englischen Aëroplane sei augenblicklich 65 Meilen in der Stunde, was weit mehr sei, als die in irgend einem anderen Lande erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit. Der Kriegsminister erörterte sodann die Wichtigkeit der Aëroplane im Kriege und gab der Überzeugung Ausdruck, daß eine Armee ohne Aëroplane, wenn ihr ein Heer von gleicher Stärke mit Aëroplanen gegenüberstehe, verloren sei. — Am 8. März führte der Lord der Admiralität Churchill im Unterhause folgendes auf Luftschiffahrt Bezügliche aus: »Nach einer gründlichen Prüfung sowohl der Leistungen als auch der Absichten der anderen Länder, der Zahl und der Qualität ihrer Luftmacht, besonders auch des bedeutende deutschen Marineluftflotten-Programms, das im letzten Jahre bekanntgegeben wurde, nachdem die britischen Voranschläge dem Hause vorgelegt worden waren, haben der Staatssekretär und ich es im letzten Juli als unsere Pflicht empfunden, auf Grund der Vorstellungen unserer Sachverständigen dem Kabinett eine Vorschläge hinsichtlich einer Verstärkung des Luftdienstes zu unterbreiten. Nach gründlicher Prüfung haben wir Vollmacht erhalten, die als notwendig angesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Mit der Firma Vickers wurde ein Vertrag auf den Bau eines großen und dreier kleinerer, nichtstarrer Luftschiffe abgeschlossen. Das Starrluftschiff, das dem neuesten Zeppelin-Typus ähnelt, wird in England gebaut, ebenso beträchtliche Teile der drei unstarren Luftschiffe. Der zweite große, starre Astra-Torres ist in Frankreich bestellt worden und wird in kurzem geliefert werden. Ferner ist ein Banvertrag mit Armstrong für drei große halbstarre Luftschiffe von dem italienischen Forlanini-Typus abgeschlossen worden, deren erstes in Ausland erbaut werden wird, während die beiden anderen hier bei Armstrong gebaut werden.«

GEGEN PÉGOUD sind schwere Anschuldigungen erhoben worden. Er hat nach einer Tournée in Oberitalien den Blériot-Apparat, den er dort benützte, in Mailand an den aus Venedig gebürtigen Flieger Dalmistro um 20.000 Francs verkauft. Der Apparat wurde auseinander genommen und in drei Kisten verpackt, um am 25. Februar nach Bologna spediert zu werden, wo Dalmistro am 1. März fliegen sollte. Der deutsche Mechaniker Freissmuth, der vom Dienst des Sturzfliegers Pégoud an Dalmistro übergegangen ist, behauptete nun, Pégoud habe mit Hilfe seines zweiten Mechanikers Pierrot während der Nacht den Mechanismus des Benzinbehälters verdorben, so daß der Motor bei vertikaler Lage stillstehen und der Apparat abstürzen mußte. Freissmuth erklärte sogar schriftlich, von Pégoud das Angebot von 500 M. als Schweigegeld erhalten zu haben, was er jedoch zurückgewiesen habe. Nach der Angabe des Mechanikers Freissmuth war die Verpackung des Apparates in drei Kisten beendet, die Kisten jedoch noch offen, als am 24. Februar abends Pégoud mit seinem Mechaniker Pierrot den Hangar betrat und Freissmuth befahl, sich zu entfernen. Dieser gehorchte indessen nicht und Pégoud verlangte nun von ihm eine Metallsäge und eine Feile. Freissmuth war dann nach seiner Aussage Zeuge, wie Pégoud und Pierrot mit großer Anstrengung den Benzinbehälter öffneten und wie Pégoud vom Benzinzuleiter ein Stück absägte und in die Tasche steckte. Darnach wurde der Benzinbehälter wieder in Ordnung gebracht und die Kiste geschlossen. Die Angaben Freissmuths finden teilweise Bestätigung durch den Verpacker in Diensten Pégouds, eines Böhmen namens Holtschepl, der erklärt, Pégoud und Pierrot Dienstag abends den Hangar betreten gesehen zu haben, während gleichzeitig die Frau des Pierrot ihn davon abhielt, in den Hangar zu gehen. Nach geschehener Missetat begab sich Freissmuth sofort auf die Suche nach Dalmistro, traf ihn im Café Biffi und hat ihn scheinlich, nachdem er die Tatsachen erzählt, Pégoud nicht abreisen zu lassen. Dalmistro und seine Freunde konnten sich jedoch nicht dazu entschließen, den Erzählungen Freissmuths Glauben zu schenken, umsomehr als wenige Stunden zuvor Pégoud Dalmistro zu seinen gelungenen Probestrsrüfungen beglückwünscht, umarmt und geküßt hatte. — Die Aufklärung der Angelegenheit durch Pégoud ließ nicht lange auf sich watten Wie der Franzose mitteilt, hat er tatsächlich aus dem Benzinbehälter etwas entfernt, jedoch war dies nur eine Vorrichtung, die er erfundeu hat und speziell für seine Flüge benützt, während die anderen Parzelbaumflieger dieses Hilfsmittel nicht benützen. Nach dieser Meldung hat also Pégoud den Flugapparat durch Absahme dieses Teiles nur in seinen früheren Stand versetzt, wie er ihn von Blériot geliefert bekommen hat und wie ihn alle »Ekrtrflieger« von Blériot bekommeu, wenn sie bei der Firma einen solchen Eindecker bestellen. Pégoud kehrte sofort nach Mailand zurück, strengte gegen Freissmuth eine Klage wegen Verleumdung an und erbot sich, mit der augeblich verdorbenen Maschine zu fliegen. — Nenestens scheint die Angelegenheit wieder eine für Pégoud nungünstige Wendung zu nehmen.

LITERATUR.

»Das Naturgesetz des freien Schwebens der Vögel.« Der Kunstflug des Menschen ohne Motor. Jedes Flugzeug sturzfrei. Von F. H. C. Mordhorst. Mit zwei Textfiguren. Kiel und Leipzig 1913. Verlag von Lipsius & Tischer. Preis 60 Pf. — Der Verfasser dieses Schriftchens glanbt in der »richtigen« Nachahmung der Vögel das Mittel gefunden zu haben, wie dem Menschen eine Gewähr für die Sturzsicherheit aller Flugzeuge geboten werden kann.

»Bulletin of the Mount Weather Observatory.« Prepared under the direction of Willis L. Moore, De Sc., LL. D., chief U. S., Wheater Bureau. Volume 5. Washington 1913. Government Printing Office. — Auch dieser neue Band ist der Tradition gemäß vorzüglich zusammengestellt und man findet darin meteorologische Arbeiten von der gewohnten Gründlichkeit und Bedeutung. Von den Autoren selen insbesondere genannt: W. J. Humphreys, J. W. Sandström, Alfred J. Henry, William R. Blair, H. H. Kimball, Edward L. Dodd, R. O. E. Davis, A. Wolfer.

»Die Wasserdrachen.« Ein Beitrag zur bauliehen Entwicklung der Flugmaschine von Josef Hofmann, preußischer Regierungsbaumeister und kaiserlicher Regierungsrat a. D. in Genf. (Luftfahrzeugbau und -Führung, Bd. XIV.) Mit 57 Abbildungen im Text und 2 Tafelu. München und Berlin, 1913. Verlag R. Oldenbourg. Preis gebunden 4 M. — In diesem Bändchen des Sammelwerkes »Luftfahrzeugbau und Führung« untersucht der älteste der deutschen Vorkämpfer für das Flugwesen die Bedingungen des Abfinges vom ruhigen und stürmisch bewegten Wasser, die Bedingungen der Stabilitätserhaltung, die besonderen banlichen Maßnahmen an Schwimmern und Booten und die Einrichtungen für den Verkehr zu Lande. Schließlich stellt der Verfasser die Anforderungen zusammen, die nach den bisherigen Erfahrungen und nach den von in- und ausländischen Behörden und Vereinen erlassenen Bestimmungen an Wasserflugmaschinen zu machen sind und entwickelt auf Grund des gesamten Materials seine eigenen Vorschläge, deren Kern in einem kurzen Schlußwort herausgeschält ist. Der Verfasser beschränkt sich durchwegs auf das einfachste mathematische Rüstzeug; und derjenige Leser, dem auch die Verfolgung der einfachen angewendeten Formeln noch unbequem ist, findet in den Ansätzen der Gleichungen und in den durchgerechneten Zahlenbeispielen vollständig genügenden Anhalt, um den Gang der Abhandlungen im einzelnen zu verstehen und die Schlußfolgerungen unparteiisch würdigen zu können.

BRIEFKASTEN.

P. Z. in P. — Der Caudron-Zweidecker ist eine der wenigen französischen Flugmaschinen, die noch mit Flächenverwindung arbeiten.

P. G. in R. — Die Semesterprämien des jetzt definitiv von dem französischen Aviatiker Brindejonc des Moulinais gewonnenen Michelin-Preises (20.000 Francs) betrugen immer 7500 Francs.

3e ANNÉE

Lisez

L'Aviation et l'Automobilisme Militaires

Vous y trouverez, traitées par des spécialistes,

Toutes les questions touchant à l'adaptation des Locomotions Mécaniques à la Défense Nationale

(Technique et Pratique)

Rédacteur en chef: Robert DESHONS

Abonnements: France 8 fr., Étranger 12 fr. | MENSUELLE Le N° 0.60

Téléphone: Gutenberg 16-24 — 5, Cité Trévise, 5 — PARIS — *Téléphone:* Gutenberg 16-24

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques. Parait le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. **Luigi Mina** vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag **E. Voghera,** Via Po 3, **Rom.**

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 3. Wien, 1. April 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Ein scharfer Erlaß. — Aus dem Unglück lernen. — Von den Zeppelins. — Allein von Flensburg nach Schweden. — Hochhäfige mit Passagieren. — Geschwaderflug Fréjus—Korsika. — Von Ingenieur Berliner. — Flieger in der Levante. — Der Kaiserpreis in Deutschland. — Der Schicht-Flug. — Todesopfer. Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

EIN SCHARFER ERLASS.

Die Tagesblätter berichten von einem aufsehenerregenden Erlaß, den das Reichskriegsministerium vor einigen Tagen an die Herren Fliegerofiziere gerichtet hat und dessen Fassung in den weitesten Kreisen der Öffentlichkeit leichtbegreiflicherweise großes Aufsehen erregt hat. Dieser Erlaß lautet:

»Aus verschiedenen Vorkommnissen der letzten Zeit ist zu ersehen, daß manche Offiziere der Luftschifferabteilung den Fliegerdienst lediglich vom Standpunkt des Sports auffassen und jeder weiteren damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistung nur mit Unlust nachkommen. Das Kriegsministerium muß dieser falschen, mit dem Pflichtgefühl nicht vereinbarlichen, gegen das Dienstreglement verstoßenden Auffassung der Berufspflichten auf das entschiedenste entgegentreten. So sehr es einerseits die Verdienste mancher Angehörigen der Luftschifferabteilung, und zwar nicht bloß in der eigentlichen Fliegertätigkeit, sondern auch in den für die Entwicklung des Fliegerwesens sehr wichtigen technischen und administrativen Fächern anerkennt und bemüht ist, dieser Würdigung entsprechend Ausdruck zu verleihen, wird es andererseits nicht ermangeln, wo die erwähnte falsche Auffassung des Dienstes zutage tritt, mit aller Strenge vorzugehen.«

Eine Verlautbarung des Kriegsministeriums von solcher Schärfe und so strengem Tone ist schon lange nicht dagewesen. Es müssen sich daher zweifellos schon sehr bedauerliche Zustände herausgebildet haben und es müssen sehr arge Ungehörigkeiten eingerissen sein, wenn sich die oberste militärische Behörde veranlaßt sieht, in solch kategorischer Weise einzuschreiten. Gewiß ist, daß auch der ganz unbeteiligte und streng objektive Beobachter schon so manchen Anlaß fand, den Kopf zu schütteln und mit tiefem Bedauern festzustellen, daß bei unseren militärischen Fliegern lange nicht alles so sei, wie es im Interesse des militärischen Dienstes liegt, das ja in diesem Falle unentwegt und ausschließlich im Auge behalten werden müßte.

Es wird sich wohl Gelegenheit finden, einmal ausführlicher auf diese leidige Angelegenheit zurückzukommen; für heute sei aber bloß gesagt, daß man es nur ganz begreiflich finden kann, wenn das Kriegsministerium unhaltbare Zustände abschaffen, die zweifellos gelockerte Disziplin wieder herstellen, kurz, Ordnung machen will, wo diese zum Teil verloren gegangen zu sein scheint.

Eine Zeitung, die der in Rede stehenden Sache eine längere Erörterung gewidmet hat, spricht von der »Unzufriedenheit« des Fliegeroffizierskorps und sagt:

»Die Gerüchte, daß mehrere Offiziere des Fliegerkorps um die Versetzung zur Truppe gebeten haben, werden nicht bestätigt. Die Unzufriedenheit der Fliegeroffiziere äußert sich mehr in dem Bestreben, in privaten Stellungen unterzukommen, die ihnen eben ganz andere finanzielle Möglichkeiten bieten.«

Hierzu sei nur kurz folgendes bemerkt: Es ist einer der bedauerlichsten Übelstände, daß gar kein Offizier mehr zur Truppe in die Provinz zurückgehen will, der einmal die Vorteile und das viel angenehmere Leben bei der Luftschiffertruppe genossen hat. Sehr traurig klingt aber der letzte Satz des obigen Zitates, wenn er wahr ist, daß nämlich sich vielfach das Bestreben zeigt, »in privaten Stellungen unterzukommen, die ganz andere finanzielle Möglichkeiten bieten«.

Wie, solche Herren ließen sich also auf Staatskosten zu Fliegern ausbilden, um dann in privaten Anstellungen bei Fabriken etc. bessere finanzielle Entlohnungen zu finden? Die Herren Fabrikanten aber würden die Kosten der Ausbildung von Fachkräften ersparen, die ihnen — das Militärärar ganz fertig liefert?

Wo bliebe da der militärische Geist, wo das Pflichtgefühl, wo der Patriotismus?

Alles das soll von plötzlich ausgebrochenem Geschäftsgeist verdrängt sein?

Und ein solches Bestreben soll noch dazu im Fliegerkorps ein allgemeines sein?

Daran kann ich nicht glauben! *Victor Silberer.*

AUS DEM UNGLÜCK LERNEN.

Wenn ein blühendes, junges Menschenleben vorzeitig zerstört und vernichtet wird, so erregt dies naturgemäß allgemeine Teilnahme und tiefes Bedauern. Der schöne Nachruf, welchen die Offiziere dem verunglückten Oberleutnant Elsner in der »Militärischen Rundschau« gewidmet haben, beweist die große Bestürzung, welche dessen jäher Tod hervorgerufen hat und wie gerade dieser Kamerad ganz besonders geschätzt und bewundert wurde. Ein solcher Unglücksfall sollte aber auch als ernste, nachhaltige Mahnung dienen, um alles, was möglich ist, zu tun, um eine Wiederholung solcher Abstürze auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Oberleutnant Elsner und sein Begleiter, Zugsführer Srna, sind leider nicht die ersten Opfer der Aviatik und sie werden auch nicht die letzten sein; umsomehr ist es die Pflicht der einflußreichen Stellen, dahin zu wirken, daß sich die aviatischen Todesstürze so selten als möglich ereignen. Es sind dazu, wie jeder Sachkenner zugeben wird, zweierlei Maßnahmen geeignet und geboten.

Der Todessturz des Oberleutnants Elsner erfolgte mit einem ganz neuen, von dem verunglückten Feldpiloten zuerst in die Lüfte gesteuerten Apparate und offenbar durch zu geringe Festigkeit der einen Tragfläche. Wenn nun von dem Staate — gleichviel ob Zivil- oder Militärärar — ein neuer Dampfkessel, irgend ein Motor oder eine Maschine angekauft wird, so wird stets die Bedingung gestellt, daß die liefernde Firma durch ihre eigenen Ingenieure und Monteure einen 6-, 8-, 12- oder gar 24stündigen Dauerbetrieb in Gegenwart einer von der Behörde delegierten Kommission ausführt, um dadurch zu erweisen, daß die zum Ankauf bestimmte Maschine in jeder Richtung entspricht und keine Gebrechen hat, welche deren Betrieb gefährlich erscheinen lassen würde.

Es ist nun sehr auffallend, warum gerade bei den allerlebensgefährlichsten Maschinen — bei den aviatischen Flugmaschinen — von diesem sonst allgemeinen Gebrauch Umgang genommen wird und die aviatisch ausgebildeten Offiziere das Risiko unternehmen müssen, mit einem noch unerprobten Apparate die ersten Aufflüge auszuführen? Es ist das um so merkwürdiger, als die Heeresverwaltungen in Frankreich und Deutschland neue Flugapparate erst nach Vorführung durch die angestellten Fabriksflieger der liefernden Firmen übernehmen, und nur bei uns ist man so rücksichtsvoll oder — schwach, den Flugzeugfabrikanten die Auslagen für den Gehalt eines Fabriksfliegers zu ersparen und dafür die eigenen Offiziere aufs Spiel zu setzen.

Vom allgemeinen menschlichen Standpunkte könnte vielleicht eingewendet werden, es sei nicht viel damit gewonnen, wenn statt eines Militärpiloten ein Zivilpilot der Gefahr ausgesetzt wird und eventuell verunglückt, denn ein Menschenleben sei füglich ebensoviel wert, wie ein anderes und es könne nicht im voraus gesagt werden, der eine Todesfall wäre mehr zu bedauern als ein anderer.

So steht die Sache aber nicht. Das Risiko für einen Berufsflieger der Fabrik ist aus mehrfachen Gründen wesentlich geringer als für einen Militärpiloten. Der Fabriksflieger hat zunächst alle Gelegenheit und Zeit, die Herstellung der Flugapparate in allen Stadien zu überwachen und zu kontrollieren, und wenn es ein verntünftiger, überlegter Mann ist, wird er das auch im eigensten Interesse tun und so wohl darauf hinwirken, daß weder minder gutes Material, noch auch minder sorgfältige Arbeit aufgewendet wird. Auch pflegen derartige Fabriksflieger gewöhnlich aus dem Stande der Monteure oder Mechaniker hervorzugehen und haben darum in der Regel einen schärferen Blick für mechanische Details als Berufsmilitärs.

Ein sehr wesentlicher Faktor ist es auch, daß Zivilflieger viel unabhängiger, respektive selbständiger sind, als der durch viele Rücksichten gebundene Soldat und Offizier. Wenn einem Fabriksflieger Wind und Wetter für einen erstmaligen Aufstieg mit einem neuen Apparat nicht geeignet erscheinen oder er sich persönlich indisponiert fühlt, so kann er ohneweiters den Aufflug auf eine andere Zeit oder einen anderen Tag verschieben, während der militärische Flieger oftmals durch die Anwesenheit höherer Vorgesetzter oder durch einen direkten Befehl veranlaßt wird, gegen sein Empfinden einen Aufflug zu unternehmen. Der Fabriksflieger hat ferner wohl nur die Absicht, einen neuen Apparat derart vorzuführen, daß dessen Brauchbarkeit erwiesen wird und dürfte kaum die Ambition haben, durch ganz besondere Fliegerkunststücke die Festigkeit des Apparates auf die größte Gewaltprobe zu stellen. Sollten aber irgend welche Zufälle — wie Reißen von Spanndrähten oder dergleichen — sich ereignen, so kann bei normaler Beanspruchung eventuell ein solcher Defekt von weniger verhängnisvollen Konsequenzen sein, als bei äußerst forcierter Inanspruchnahme der Flugmaschine.

Besonders wichtig ist es aber, daß ein Zivilflieger von Beruf bei sehr vielen Aufflügen wohl auch manche recht kritische Momente durchlebt hat, welche ihn dazu veranlassen, mit der möglichsten Vorsicht zu fahren, wie das von dem österreichischen Piloten Herrn Illner rühmlich hervorgehoben wird.

Bei Offiziersfliegern kommt es hingegen nicht selten vor, daß sie sich durch besondere Schneidigkeit bekanntmachen wollen und den ohnehin schon so äußerst gefährlichen Flugsport noch — oft geradezu leichtsinnigerweise — gefährlicher gestalten. Ein verntünftiger Fabriksflieger wird das nicht tun und aus all diesen Gründen ist das Gefahrsmoment für denselben wesentlich geringer als für den Militäraviatiker.

Aus diesen Gründen sollte aber auch ganz energisch verlangt werden, daß die einheimischen Flugzeuglieferanten neue Apparate — ebenso wie

es die ausländischen Firmen tun — durch ihre eigenen Fabriksflieger zuerst ausprobieren und der militärischen Übernahmskommission vorführen.

Diese Forderung wäre nicht nur bei jenen Flugmaschinen zu stellen, welche die Heeresverwaltung ankauft, sondern auch ganz besonders bei jenen, welche sie — geschenkt erhalten wird. Fast in jeder Tageszeitung wird von der Luftflottensammlung berichtet und es gibt kein Bankhaus und keine Wechselstube, wo nicht eine auffällige Aufschriftstafel um milde Gaben für die Luftflotte ansucht. Es können aber nur sehr naive und ganz einfältige Menschen sein, welche glauben, daß es sich bei dieser Sammlung tatsächlich um ein patriotisches Werk handelt. Die Sache verhält sich vielmehr ganz anders. Der unerwartet und geradezu verblüffend rasche Fortschritt auf aviatischem Gebiete, welcher sich an die ersten Erfolge der Brüder Wright anschloß, erzeugte einen blinden Spekulationstaumel auf aëronautischem Gebiete. Man glaubte, die Aviatik werde sich in kürzester Zeit zur Vollkommenheit entwickeln und die Fahrrad- und Automobilindustrie buchstäblich und tatsächlich überflügeln. Eine Unmasse Unternehmer verlegten sich auf Erzeugung von Flugmaschinen und schon das Flugmeeting in Reims im Jahre 1909 zeigte unerwartet günstige Resultate dieser Bestrebungen. Nun folgte Flugmeeting auf Flugmeeting — alle in der Absicht, den neuen Verkehrsweg durch die Lüfte populär zu machen. Die erhofften Bestellungen blieben jedoch von Seite der Privatinteressenten fast gänzlich aus und auch die Heeresverwaltungen kauften nur sehr spärlich Aëroplane. Die nicht unbedeutenden Kapitalseinlagen für die Errichtung und den Betrieb der Flugzeugindustrie blieben daher vielfach brach liegen. Da kam ein findiger französischer Kopf auf die Idee, den Patriotismus zu Hilfe zu rufen und große Sammlungen mildtätiger Gaben für die Schaffung einer Kriegsluftflotte zu veranstalten — zum Ruhme des Vaterlandes. Dieses Beispiel fand in verschiedenen anderen Ländern, auch bei uns, begeisterte Nachahmung und eine so rührige und emsige Sammlung von Spenden, wie für die Schaffung einer Luftflotte, wurde seit langem nicht in Szene gesetzt.

Die grundgebende Idee ist hierbei etwa folgende: Bei jedem Apparat, der keine 15.000 Kronen kostet, aber dem Luftflottenkomitee mit ca. 35.000 Kronen in Rechnung gestellt werden soll, müssen rund 20.000 Kronen Reingewinn erzielt werden, und es wird angestrebt, der Kriegsverwaltung — wenn möglich — einige hundert Flugzeuge zum Geschenk zu machen und dabei an jedem Hundert — zwei Millionen Kronen zu verdienen! Zu dem Behufe werden alle möglichen besten Namen des Hochadels und der Hochfinanz an die Spitze gestellt — im Namen des patriotischen Werkes — und auch an die vornehme Damenwelt appelliert, daß sie nur ja recht fleißig für die Luftflotte Geldspenden sammeln. Das tun denn die Damen auch recht begeistert, denn nicht wenige von ihnen schwärmen ja lebhaft für die kühnen Eroberer der Lüfte und wollen nach besten Kräften mitwirken, ihnen recht zahlreiche Luftfahrzeuge zu verschaffen.

Wenn aber nun irgend einem oder dem anderen Flugzeugfabrikanten gar noch das garstige Sprichwort einfallen sollte: »Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul«, dann könnte das splendide Geschenk der Nation von Flugzeugen an die Armee ein richtiges Danaergeschenk sein, welches mehr als einem Militäraviatiker seine geraden, gesunden Glieder oder gar das Leben kosten könnte. Aus diesem Grunde wäre es wohl sehr angezeigt, seinerzeit auch die geschenkten Flugzeuge nicht anzunehmen, bevor sie nicht durch Fabriksflieger der liefernden Firma einer Kommission im Gebrauche vorgeführt werden. Darin würde wenigstens einige Gewähr zu erblicken sein, daß die geschenkten Flugzeuge nicht wesentlich anders hergestellt wären, als die auf Bestellung und gegen Barzahlung gelieferten, weil doch der Fabriksflieger vielleicht seine Mitwirkung versagen würde, wenn ihm ein Apparat gar zu wenig vertrauenerweckend erschiene.

Es ist allerdings zu vermuten, daß die vorliegende Anregung keinen praktischen Erfolg haben wird; die Nummer des vorliegenden Blattes bleibt aber für spätere Zeit aufbewahrt und wir können sie dann stets präsentieren, wenn unsere wohlgemeinte Absicht nicht beachtet worden sein sollte und sich traurige Konsequenzen ergeben würden.

Wir wiederholen also: Die eine Bedingung zur Verminderung aviatischer Todesstürze kann darin erblickt werden, daß neue, noch unerprobte Apparate, sowohl wenn sie auf Bestellung für die Armee geliefert wurden, noch mehr aber, wenn sie geschenkt werden, erst durch Fabriksflieger auserprobt und einer sachverständigen Kommission vorgeführt werden, wie es bei Lieferungen fast aller anderen Maschinen für das Ärar schon längst üblich ist.

Diese Maßregel ist allerdings nur die minder wirksame, nebensächliche; viel wesentlicher wäre eine andere. Wenn man die Tagesblätter der Jahre 1908 und 1909, als die Zeppelin-Bewegung auf ihrem Höhepunkt stand, aufmerksam gelesen hat, so mußte jeder Laie zu der Anschauung kommen, daß in wenigen Jahren eine ganze Menge von Luftschiffverbindungen zwischen den Hauptstädten regelmäßigen Verkehr unterhalten würden und man die Wahl hätte, mit Eisenbahn, Automobil oder Motorballon zu reisen. Die Projekte von Luftschiffverkehrslinien, Luftschiffhäfen und dergleichen sinnlosem Zeug schwirrten nur so umher und auch Gesellschaften dafür wurden gegründet. Seither ist es aber sehr stille mit dem Motorballonluftverkehr geworden und es wird noch immer stiller und stiller. Die Illusion ist zerflossen und hat sich als unrealisierbarer Traum erwiesen. Die Motorballone eignen sich einfach nicht für den praktischen Gebrauch.

Dasselbe muß man aber auch von den heutigen aviatischen Flugzeugen sagen, nur mit dem großen Unterschiede, daß die aviatischen Flugzeuge verbesserungsfähig sind, während an den Motorballons Hopfen und Malz verloren ist. Eine solche Behauptung erregt in den interessierten aviatischen Kreisen natürlich höchste Entrüstung, ist aber doch wahr.

Man weist auf die kolossalen Leistungen der heutigen Flugzeuge an Dauerflug, Höhenrekord, Schnelligkeit, Passagiermitnahme, auf die Kunststücke Pégouds und seiner zahlreichen Nachahmer und manches andere hin. Das ist aber alles noch kein Beweis für die praktische Brauchbarkeit oder richtiger gesagt Anwendbarkeit der heutigen Flugzeugtypen. In Varietés und im Zirkus kann man des öfteren Leute sehen, die auf einem 4 *m* hohen Zweirad fahren oder gar nur auf einem einzigen Rad und dabei die erstaunlichsten Kunststücke machen, auf einem rotierenden Tische fahren, über ein dünnes Drahtseil dahingleiten, einen oder zwei Passagiere mitnehmen, Artisten, die auf dem Kopfe stehen oder Kugeln jonglieren u. dgl. Das sind Kunstleistungen, ebenso erstaunlich wie jene, welche die heutigen Aviatiker produzieren, deshalb wird aber niemand behaupten, daß ein 4 *m* hohes Zweirad oder ein Einrad ein praktisch brauchbares Verkehrsmittel sei.

Die heutigen Aëroplantypen sind aber auch nur solche 4 *m* hohe Zweiräder oder wackeligste Einräder — nur für Akrobaten und Künstler geeignet — und darum ist es sehr zu bedauern, daß dieselben in solcher Masse erzeugt werden, und noch viel mehr ist es zu bedauern, daß sich so viele Hunderte von Menschen damit nnnützerweise den Tod holen oder mindestens ihre gesunden Glieder zerbrechen.

Die aviatischen Unglücksfälle könnten auf ein Mindestmaß reduziert werden, wenn man zielbewußt darauf hinarbeiten würde, zunächst nur solche Apparate zu bauen, deren Hauptbedingung größtmögliche Betriebssicherheit wäre, wogegen Schnelligkeitsleistung erst einer späteren Verbesserung vorzubehalten wäre.

Das will man derzeit aber nicht. Solche Neukonstruktionen kosten viele neue Versuche und viel Geld. Die Fabrikanten wollen aber kein Geld mehr ausgeben, sondern jetzt einmal erst ordentlich Geld einnehmen. Erst später will man vielleicht — durch die allmählich auch in weiteren Kreisen und im großen Publikum erwachende Erkenntnis gedrängt — auch das Erfordernis nach größerer Betriebssicherheit zu erfüllen trachten.

Bis dahin wird aber der technische Unverstand noch Hekatomben an Menschenopfern fordern, denn die Einsichtslosigkeit der meisten Menschen ist ebenso groß wie ihre Habsucht oder auch wie ihre Eitelkeit oder ihr Leichtsinn. Eine wirksame Verminderung der aviatischen Unglücksfälle könnte daher erzielt werden durch Einstellung der heutigen Massenerzeugung unvollkommener Flugzeuge und deren wenig nutzvoller Verwendung zum heutigen Luftsport, wie anderseits durch Versuche zur Konstruktion wesentlich betriebssicherer Flugmaschinen. Das wird aber vorläufig nicht geschehen und darum ist — leider! — für die nächste Zukunft auch nicht eine Verminderung, sondern nur eine Vermehrung der aviatischen Unglücksfälle zu erwarten, denn die Menschen lernen nur sehr langsam!

F. E.

VON DEN ZEPPELINS.

Der 12. März 1914 wäre auf ein Haar ein sehr fatales Datum für die Zeppelin-Ballone geworden; an diesem Tage war nämlich der neue »Z. 5« schon in größter Gefahr, in Trümmer und Fetzen zu gehen. Eine sehr beschönigende Zeitungsnachricht darüber lautet:

»Gestern Nachmittag war in Johannisthal das neue Militärluftschiff »Z. 5« zu einer Übungsfahrt nach Potsdam aufgestiegen und traf um 2 Uhr 45 Min. nach glatt verlaufener Fahrt wieder vor der Johannisthaler Halle ein. Inzwischen hatte der Wind erheblich an Stärke zugenommen, so daß sich der Landung große Schwierigkeiten entgegenstellten. Heftige Seitenböen trafen den Luftkreuzer in der Flanke und stellten ihn quer zum Halleneingang. Die Situation war bereits recht bedrohlich geworden, als noch gerade zur rechten Zeit Monteure und Arbeiter der umliegenden Flugzeugfabriken herbeieilten, mit deren Hilfe der Luftriese nach mühseliger Arbeit in der Halle geborgen werden konnte.«

Sehr lehrreich ist aber die nachstehende Zuschrift, die uns über denselben Gegenstand zugeht:

Berlin, den 15. März 1914.

Werter Herr!

Wieder wird die Wahrheit in bezug auf die Windstärke des 12. März entstellt.

Es fehlte nicht viel, ja es hing nur noch an Haaresbreite und wir hätten — trotz all der großen Vorsicht, mit der jetzt die Fahrten mit Zeppelins unternommen werden — »Wieder einer!« ansrufen können. An diesem Tage war der Wind in Berlin und Umgebung ein nur leichter und erreichte kaum 4—5 Sekundenmeter, doch war er immerhin genug stark, um einen Zeppelin manövrierunfähig zu machen. Böen traten an diesem Tage in Berlin und Umgebung überhaupt nicht auf. Seit dem letzten großen Unfall eines Zeppelins werden die Fahrten mit solchen Ballons nur noch bei fast völliger Windstille angetreten.

Werden aber Fahrten mit Zeppelins bei leichtem Winde unternommen, so liegt immer die Absicht vor, mit dem Winde ein bestimmtes Ziel zu erreichen und dort zu landen.

Allerdings wird dann willigen und warmgehaltenen Leibgarden und Berichterstattern mitgeteilt, die Herren hätten in der Fahrthöhe »starken Gegenwind« gehabt, obwohl sie es stets ängstlich vermeiden, über den Erdwind hinauszugehen. Die Fahrthöhe wird regelmäßig in kaum 100 *m* gehalten!

Bei Abnahmefahrten werden allerdings Hochfahrten, aber immer nur in nächster Nähe einer Halle mit Mühe bis auf 1500 *m* geschraubt.

Soll seitens der Militärbehörde ein neuer Zeppelin abgenommen werden, so wartet die geduldige Abnahmekommission wochenlang und oft länger Tag und Nacht auf das Eintreffen der Depesche vom Grafen Zeppelin, weil, so lange sich nicht Windstille einstellt, immer noch eine Schraube an dessen Ballon festzumachen ist.

Ist die Art und Weise, mit der man die Begeisterung für den Bau von Zeppelins wachzurufen sucht, nicht widersinnig? Ja, während man andere Männer, die sich für die Wissenschaft selbstlos aufgeopfert haben, aussaugt und dann sich selbst überläßt, werden für die Zeppelius Millionen zwecklos vergeudet!

Ergebenst

Ein Eingesweihter.

Am 20. März war das »Z. 5« schon wieder in höchster Gefahr, nahe seiner Halle zu zerschellen. Ein Zeitungsbericht schildert den Vorfall, wie folgt:

»Das Luftschiff sollte um 9 Uhr unter Führung des Oberleutnants Jakoby eine Übungsfahrt antreten und war fast fahrtbereit, als es plötzlich von einer kräftigen Seitenböe erfaßt und zur Seite geschleudert wurde. Um nicht von dem Luftriesen erdrückt zu werden, mußte ein Teil der Mannschaften die Haltetaue loslassen. Der Rest konnte den gewaltigen Körper des »Z. 5« bei dem herrschenden Winde nicht mehr festhalten, so daß dieser wenige Sekunden später in der Richtung auf die große Tribüne getrieben wurde und hier zu zerschellen drohte. Durch Abwerfen alles verfügbaren Ballastes gelang es jedoch, dem steuerlosen Luftkreuzer noch im letzten Augenblick einen solchen Auftrieb zu geben, daß er etwa ein Meter über dem Tribünendach hinwegglitt.«

ALLEIN VON FISCHAMEND NACH SCHWEDEN!

Unser Militärluftschiffer Oberleutnant Max Macher, der schon so manche prächtige Ballonreise zu verzeichnen hat und gegenwärtig überhaupt einer der Matadore des Kugelballons ist, hat neuestens wieder eine sensationelle Ballonfahrt gemacht. Er stieg am 18. März vormittags in Fischamend auf und landete tags darauf um $^1/_6$5 Uhr nachmittags glücklich bei Trelleborg in Schwedeu an der Südspitze der skandinavischen Halbinsel.

Die prachtvolle Fahrt, bei der zum allererstenMale ein österreichischer Ballon über die Ostsee schwebte, war eine Alleinreise des trefflichen Militär-Aëronauten. Um 10 Uhr vormittags stieg Oberleutnant Macher mit dem Ballon »Erzherzog Josef Ferdinand« in Fischamend auf, und zwar bei Nordwestwind — überraschenderweise für eine Fahrt nach Schweden! Der Ballon gelangte mit seinem auffänglichen Südostkurs über den Neusiedler See und kam unweit von Papa zur Ruhe, weil der Wind aufhörte. Nach und nach machte sich eine gerade entgegengesetzte Luftströmung geltend, die immer mehr an Stärke zunahm.

Um 2 Uhr nachmittags überquerte der Ballon, nunmehr in raschem Tempo nordwestlich fliegend, die Wienerstadt, passierte das Kahlengebirge und ging bei Tulln über die Donau. Auch abends und die Nacht über hielt das flotte Fahrtempo an. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug in diesem Teil der Reise etwa 60 *km*.

Um 11 Uhr nachts war der Ballon über Prag und nach Übersetzung des Erzgebirges in geringer Bodenhöhe um 2 Uhr nachts über Bautzen in Sachsen. Sodann ging es über Frankfurt a. d. Oder nach Köstrin in Pommern. Um 8 Uhr früh kamen die rauchenden Fabrikschlote Stettins und das Haff in Sicht. Kurs nachher zeigte sich am nördlichen Horizont die Ostsee. Stärke und günstige Richtung des Windes reiften in Oberleutnant Macher den Entschluß, die Überfliegung der See, welche bis zum nächsten Festlande eine Ausdehnung von etwa 280 *km* in der bisherigen Flugrichtung des Ballons hatte, munter zu wagen.

Um 9 Uhr 10 Minuten wurde das Festland bei Uckermünde am Stettiner Haff verlassen. Nach Übersetzung des Haffs genoß der Luftschiffer einen herrlichen Anblick der Ostseebäder Heringsdorf, Ahlbeck und Swinemünde. Um 12 Uhr 30 Minuten mittags kam der Ballon in Sicht der mächtigen Kreidefelsen der Insel Rügen am westlichen Horizont und nun verschwand der letzte Ausblick auf Land. Durch volle vier Stunden sah nun der einsame Insasse der luftigen Ballongondel nichts als Himmel und Wasser. Überwältigende Empfindungen stürmten auf den für die großartige Naturschönheit empfänglichen Führer ein. Wunderbar erweise vernahm das Ohr in einer Höhe von 2500 *m* im Rauschen der See etwas wie ein ferues Glockengeläute.

Um 2 Uhr 45 Minuten nachmittags wurde Oberleutnant Macher durch ein öfter wiederholtes dreifaches Signal auf einen großen Ozeandampfer aufmerksam gemacht, der bestrebt war, gleichen Kurs mit dem Ballon zu halten, und dessen mächtige Bugwelle von forcierter Fahrt des Dampfers zeugte. Durch das Zeiß-Trieder nahm der Führer wahr, daß man ihm Flaggenwinksignale gab, wohl in der Annahme, daß der Ballon unbeabsichtigt auf die See vertrieben und hilfsbedürftig sei. Nachdem der Ballonfahrer dem Schiffe mit einem weißen Tuche kurz zugewinkt, gab der Dampfer ein lange anhaltendes Sirenensignal, änderte seinen Kurs und verlangsamte seine Geschwindigkeit. Der Rauch aus den Schloten des heftig rolleuden Schiffes zog demselben westwärts voran, eine Beobachtung, die Oberleutnant Macher zeigte, daß er in unteren Schichten mit einer Kursänderung zu rechnen habe, die mit Rücksicht auf die westwärts liegende Nordsee wohl wenig erwünscht war. Daher trachtete er, eine Höhe von 2000 bis 3000 *m* einzuhalten, in der die güustigste Windrichtung herrschte.

In der Fahrtrichtung des nordwärts ziehenden Ballons zeigte sich dem Insassen um $^1/_6$5 Uhr abends Land. Der Aëronaut beschloß, bald nach Erreichen der Küste zu landeu; die Linksdrehung des Windes und die einbrechende Abenddämmerung ließen nämlich eine längere Fortsetzung der Reise nicht ratsam erscheinen. Schon vor der Küste ließ daher Oberleutnant Macher den Ballon sinken. In geringer Höhe überflog er die schwedische Hafenstadt Trelleborg, wo er mit lebhaften Zurufen und Tücherschwenken begrüßt wurde; bal d darauf, um $^1/_4$6 Uhr abends, landete er glatt etwa 3 *km* westlich von dem genannten Orte, und zwar zufällig auf dem Flugfelde. Der Empfang des ersten österreichischen Ballons auf schwedischem Bodeu war bei Militär- und Zivilbehörden der denkbar herzlichste,

Die Distanz der schönen Fahrt beträgt, roh gemessen, 800 *km*, reicht also nicht an den österreichischeu Distanzrekord heran. Dieses hält Erzherzog Josef Ferdinand, der am 4.—5. April 1909 mit Hauptmann Wilhelm Hoffory in 16 Stunden von Linz nach Dieppe fuhr und dabei 984 *km* zurücklegte. Wohl aber bedeutet Oberleutnant Machers Fahrt mit 31 Stunden 10 Minuten einen neuen österreichischen Dauerrekord, der um so anerkennenswerter ist, als er bei einer Alleinfahrt zu stande kam und gar mit einer Meeresüberquerung verknüpft war.

HOCHFLÜGE MIT PASSAGIEREN.

NEUE WELTREKORDS!

Am 18. März machte der junge deutsche Flieger Linnekogel in Johannisthal eine gewaltige Anstrengung, den Weltrekord im Hochflug mit einem Passagier an sich zu bringen. Der Versuch führte zwar zu einer sehr respektablen Leistung, aber nicht zu seinem eigentlichen Ziele. Der Weltrekord stand nämlich auf 4960 *m*; der mittlerweile zu Tode gestürzte Perreyon hatte ihn geschaffen. Um ihn zu schlagen, muß den internationalen Bestimmungen gemäß nun 150 *m* mehr gelesistet, in diesem Falle also auf 5110 *m* gegangen werden. Dieses war das Ziel, das sich der ehrgeizige junge Deutsche setzte. Er erreichte indes diesmal nur 4670 *m*.

Es war $^1/_2$2 Uhr nachmittags, als Linnekogel mit dem Marineoberleutnant von Plüschow als Passagier aufstieg. Mit seinem neuen 100pferdigen Rumpler-Mercedes-Eindecker gelangte er bereits in 20 Minuten auf 3000 *m*. Von da an ging der Anstieg bedeutend langsamer vor sich. Die Kälte war groß und machte sich als schwere Behinderung geltend. Nachdem der Motor beim Abflug mit 1420 Touren gearbeitet hatte, hielt er in 4000 *m* Höhe nur 1280 Touren und blieb gegen 4700 *m* ganz stehen; Vergaser, Kühler u. s. w. waren eingefroren. Ja, das Minimalthermometer, das für — 32° C bestimmt war, reichte nicht aus. Die Flieger hatten keinen Sauerstoff mit. Während Linnekogel durch seine verschiedenen Höhenflüge bereits an die dabei auftretenden Beklemmungen gewöhnt ist, wurde sein Passagier in 4500 *m* Höhe von Kopfschmerzen befallen. Nach einem Gleitflug mit vollständig stillstehen dem Motor erfolgte um 3 Uhr die glatte Landung auf dem Flugplatze. Linnekogel hat mit seiner schönen Leistung zwar nicht den Welt rekord, wohl aber den deutschen Rekord (4200 *m*), den er selbst geschaffen, erheblich verbessert.

Am 18. März schuf der deutsche Diplom-Ingenieur Robert Thelen einen neuen Weltrekord im Finge mit drei Passagieren, indem er mit einem Albatros-Militär-Doppeldecker eine Höhe von 3700 *m* erreichte.

Ingenieur Thelen stieg in Johannisthal gegen 9 Uhr vormittags mit drei Mottenren im Gesamtgewichte von 200 *kg* und 80 *l* Benzin auf. Das Wetter war schön und sonnenklar; die Wind verhältnisse begünstigten das Unternehmen. In 48 Minuten waren 3000 *m* erreicht. Als der Barograph über 3700 *m* Höhe anzeigte, schritt der Flieger zur Landung, die nach wenig mehr als einer Stunde Gesamtflugdauer im prächtigen Gleitfluge glatt erfolgte. Damit hat Ingenieur Thelen den am 2. März 1914 von dem Franzosen Garaix auf einem Schmitt-Doppeldecker zu Chartres geschaffenen Rekord von 3250 *m* bedeutend überboten. Vor Garaix war Josef Sablatnig Inhaber der Höhenweltrekords mit drei Fluggästen. Er hatte in Johannisthal am 30. September 1913 2830 *m* erklommen. Diese Leistung galt bisher als deutscher Rekord.

Ingenieur Thelen hat übrigens auch einen Flug mit sechs Fluggästen im Gewichte von 390 *kg* ausgeführt, bei dem er auf 50 *m* Höhe stieg. Der Flug galt zunächst bloß dem Ausprobieren der Sitzmöglichkeiten für so viele Menschen auf dem Flugzeuge. Thelen beabsichtigt nämlich, nun der Reihe nach Garaix seine Passagierrekords mit vier, fünf, sechs und sieben Fluggästen zu entreißen.

Am 24. März gelang es Otto Linnekogel, den Höhenweltrekord mit einem Passagier an sich zu bringen. Linnekogel stieg in Begleitung des Oberleutnants z. S. Plüschow um 12 Uhr mittags mit dem 100pferdigen Rumpler-Flugzeug in Johannisthal auf. Diesmal hatte er umfassende Vorkehrungen getroffen, um das Einfrieren des Motors zu vermeiden. Den Kühler hatte er in seinen Ausdehnungen wesentlich reduziert, um die Kühlung des Motors für die größeren Höhen richtig zu treffen. Motor und Reduzierventil hatte er vollständig eingepackt und diese Vorkehrungen haben sich bei dem Höhenflug wirklich gut bewährt. Nach wenigen Minuten kochte das Wasser im Kühler. Danerud zog der Pilot Höhensteuer, um schnell in kältere Regionen zu gelangen und nach zehn Minuten war das Flugzeug schon in 2000 *m* Höhe! Allmählich ließ denn auch das Kochen des Kühlwassers nach. Der Motor arbeitete die ganze Zeit hindurch sehr zufriedenstellend. Von 1500 *m* an befanden sich die Flieger in und über Wolken, so daß sie keine Orientierung hatten außer der Sonne; um sich vom Johannisthaler Platz nicht zu weit zu entfernen, flogen sie abwechselnd der Sonne zu und wieder zurück. Zwischen 2000 und 4000 *m* waren die Steigverhältnisse minder gut, von 4000 *m* an wieder wesentlich besser. Bei zirka — 20° C erreichten die Flieger 5500 *m*. Sauerstoff hatten sie nicht mit. Linnekogel ist im Hochgehirge zu Hause und glaubt, gegen Höheneinflüsse wenig empfindlich zu sein. Beim Abstieg, der sehr rasch vor sich ging, hatte er allerdings sehr unangenehme Empfindungen; in zirka 1000 *m* Höhe stellten sich heftige Kopfschmerzen ein. Um $^1/_2$8 Uhr erfolgte glatt die Landung auf dem Flugplatz.

Auch aus Frankreich ist eine schöne Leistung zu melden, und zwar ein neuer Weltrekord des unermüdlichen Garaix. Dieser stieg auf Jem bekannten 160pferdigen Schmitt-Doppeldecker mit sieben Passagieren, 150 *l* Benzin und 40 *l* Öl an Bord — was einer Nutzlast von 690 *kg* gleichkommt — in 32 Minuten bis zu 650 *m* Höhe. Der Abstieg dauerte 11 Minuten. Ein offizieller Rekord war bisher nicht aufgestellt worden. Im Januar 1913 hatte der deutsche Aviatikpilot Faller mit dieser Last 80 *m* erklommen. Die neue Höchstleistung von Garaix ist am 17. März in Chartres zu stande gekommen.

Es sei an die Zusammenstellung der Passagierrekords erinnert:

Mit einem Passagier: 4960 *m*, Perreyon (Bnc), 8. Juni 1913. Nenestens: Linnekogel 5500 *m*.

Mit zwei Passagieren: 5011 *m*, Illner (Wien), 17. Juni 1913.

Mit drei Passagieren: 3300 *m*, Garaix (Chartres), 2. März 1914. Neuestens: Thelen 3700 *m*.

Mit vier Passagieren: 3150 *m*, Garaix, 26. Februar 1914 (Sablatnig 2080 *m*).

Mit fünf Passagieren: 2950 *m*, Garaix, 4. Februar 1914 (Sablatnig 1015 *m*).

Mit sechs Passagieren: 1750 *m*, Garaix, 31. Januar 1914.

Mit sieben Passagieren: 1600 *m*, Garaix, 17. März 1914. Den Höhenflugrekord ohne Passagier hat Légagneux mit 6150 *m* inne.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

GESCHWADERFLUG FRÉJUS—KORSIKA.

Eine bemerkenswerte Fahrt eines kleinen französischen Flugzeuggeschwaders fand am 13. März statt. Der Flug ging von St. Raphael bei Fréjus nach Koralka. Drei Marineoffiziere, die Schiffsleutnants de l'Escaille, Destrem und Janvier, unternahmen diese Reise auf Wasserflugzeugen. Der Kreuzer »Foudre« und mehrere Torpedoboote begleiteten die Flieger, die die Richtung nach Calvi einschlugen.

Leutnant Janvier, der einen Zweidecker steuerte, mußte infolge Benzinmangels unterwegs niedergehen; er wurde von einem Torpedoboote aufgenommen, das rasch zur Stelle eilte. Die Leutnants de l'Escaille und Destrem kamen nach Calvi und flogen dann an der korsischen Küste entlang gegen Ajaccio, das sie glücklich erreichten. Die Reise von 250 *km* nahm 2 Stunden 45 Minuten in Anspruch.

Nachstehend eine Zusammenstellung der bisherigen nennenswerten Mittelmeerflüge:

Lt. Bague: Nizza—Gorgona, 204 *km*, 5. Mai 1911;
» » Nizza—K (ertrunken), 5. Juni 1911;
Cagliani: Livorno—Bastia, 140 *km*, November 1912;
Garros: Kasr Sald—Marsala, 260 *km*, Dezember 1912;
» Fréjus—Bizerta, 790 *km*, 23. November 1913;
Lt. de l'Escaille: Fréjus—Ajaccio, 250 *km*, 13. März 1914;
Lt. Destrem: Fréjus—Ajaccio, 250 *km*, 13. März 1914.

VON INGENIEUR BERLINER.

Ingenieur Hans Berliner ist bekanntlich am 14. bis 15. Februar mit dem Ballon »S. S.« von Bitterfeld ins zum Kirgisenhan am Ural geflogen und damit alle bisherigen Weitfahrten im Kugelballon geschlagen, da seine — wenn auch offiziell noch nicht überprüfte — Fahrstrecke ca. 3000 *km* beträgt. Ingenieur Berliner wurde samt seinem Begleiter in Rußland als der Spionage verdächtig verhaftet und wird immer noch festgehalten. Korrespondenzen ist ihm verboten, doch gelang es ihm durch Vermittlung eines durchreisenden Deutschen einen Brief nach Chemnitz aufgeben zu lassen.

In dem Briefe, dessen Empfänger Fritz Bertram ihn einem Chemnitzer Blatte zur Verfügung stellte, heißt es unter anderem:

»Man hat jetzt Anklage wegen Spionage gegen uns erhoben. Die Richter haben etwa 150 Seiten Material zusammengetragen. Die unglaublichsten Sachen wirft man uns vor. Ein Artillerieoberst, der die Verhandlung leitete, bringt vor, daß wir mit unserer Fahrt lediglich die Luftströmungen feststellen wollten, die einem Zeppelin-Kreuzer von Nutzen sein könnten. Die Richter fragtan der Landungsstelle die Bauern, ob wir nicht über militärische Sachen gesprochen hätten. Am Petersburg ließ man einen Luftschiffkapitän kommen. Dieser aber konnte nicht einmal die einfachsten an ihn gerichteten Fragen beantworten und er mußte nach Petersburg zurückkehren, um diese Fragen von seinen Kollegen beantworten zu lassen. Uns wurde mitgeteilt, daß die Verhandlung gegen uns, nicht vor Ende Mai stattfinden könne. Mein Mitfahrer und ich sind geschäftlich in Berlin gebunden und werden durch die lange Haft schwer geschädigt. Ich weiß mir schon gar keinen Rat mehr. Das Furchtbarste ist, daß wir von jedem Verkehr abgeschnitten sind. Wir werden ständig von zwei Kriminalbeamten und einem Schutzmann überwacht. Durch die vielen Anfregungen und das schlechte Essen bin ich am Ende meiner Kräfte. Unternehmen Sie alligst energische Schritte, denn Eile tut not, damit unsere Freilassung bald erfolgen kann. Es ist ein teurer Weltrekord, den ich arrangen habe und auf den ich gern verzichtet hätte.«

Fritz Bertram begab sich darauf sofort nach Berlin, um beim Luftschiffer-Verband Schritte zur Freilassung zu unternehmen. Die Angelegenheit ist auch im Reichstage zur Sprache gekommen. Auf die Anfrage des Abgeordneten Bassermann betreffs die Festnahme des Herrn Berliner antwortete ein Vertreter des Auswärtigen Amtes, daß in der Tat gegen die bei Perm gelandeten Deutschen eine gerichtliche Untersuchung wegen Spionageverdachtes im Gange sei. Das Überfliegen der russischen Westgrenze, so fügte der Redner hinzu, ist verboten. Dieses Verbot ist von der russischen Regierung amtlich mitgeteilt und zur Kenntnis der deutschen Luftschiffahrer gebracht worden. Auf Veranlassung des deutschen Auswärtigen Amtes hat sich die deutsche Botschaft in Petersburg um die baldige Freilassung bemüht, aber die Antwort erhalten, es müsse zunächst das Ergebnis der Untersuchung abgewartet werden. Die deutsche Botschaft ist darauf angewiesen worden, die möglichste Beschleunigung des Verfahrens zu betreiben.

FLIEGER IN DER LEVANTE.

Der Levanteflug von Jules Védrines hat bis nach Kairo geführt. Am 20. November flog Védrines von Nancy nach Prag, am 21. November von Prag nach Wien, am 1. Dezember von hier nach Belgrad, am 3. Dazsabar weiter nach Sofia, am 5. Dezember nach Konstantinopel, am 19. Dezember nach Kouia, am 20. nach Tortosa, am 25. nach Beirut, am 27. nach Jaffa, am 29. Dezember von Jaffa nach Kairo. Das macht im ganzen 4600 *km*.

Bonnier, der auch von Frankreich aus nach Kairo flog, wählte zum Teil eine andere Route als Védrines; er berührte Bagdad und dann Jerusalem. Bonnier langte am 1. Januar mit seinem Begleiter in Kairo an.

In Kairo, beziehungsweise auf dem Aërodrom von Heliopolis entwickelte sich nun im Januar ein lebhaftes Treiben. Unter den Fliegern sind auch Marc Pourpe und Olivier erwähnt.

Marc Pourpe unternahm längs des Nils eine überaus interessante Fahrt über Land, und zwar nach Chartum. Er verließ Kairo am 4. Januar und kam zunächst bis Medache, südlich von Assint (500 *km*); am 6. gelangte er bis Luxor (200 *km*), am 7. bis Wadi Halfa (580 *km*). Am 10. flog er bis Abu Hamed (360 *km*) und am 12. legte er die letzte Strecke Abu Hamad bis Chartum (470 *km*) zurück. Pourpe ist meist dem Laufe des Nils gefolgt und hat ihn nur bei Abu Hamed verlassen, wo der Fluß einen großen Bogen nach Wastan beschreibt, um quer durch die Wüste zu fliegen. Er mußte täglich mit heftigen Gegenwinden und Böen kämpfen. Dem Flieger wurde von der einheimischen und von der europäischen Bevölkarung ein enthusiastischer Empfang bereitet, dem auch der Sirdar beiwohnte. Den Rückflug nach Kairo und Europa trat Pourpe am 19. Januar an. Am 3. Februar traf er bereits in Beirut ein.

Die Anwesenheit von Jules Védrines in Kairo hatte verschiedene mißliche Szenen im Gefolge. Als zum Beispiel der französische Flieger Ronx, der, wie man weiß, als Passagier von Dancourt ebenfalls eine Aëroplanreise von Paris nach dem Orient durchführte, dem wie gewöhnlich höchst aufgeregten Védrines bei dessen Ankunft die Hand reichen wollte, versetzte ihm dieser, wie man meldet, einen Schlag ins Gesicht. Er hegte schon lange einen Groll gegen seinen Rivalen, weil er davon überzeugt war, Ronx wollte es bei den türkischen Behörden durchsetzen, daß Védrines bei seinem Flug durch Kleinasien Schwierigkeiten gemacht würden. Védrines, der Ritter der Ehrenlegion ist, lehnte eine Forderung der Sekundanten Roux' ab, und zwar mit der Erklärung, ar werde sich nicht mit einem Manu schlagen, der sich so franzosenfeindlich gebärde. Nicht genug an diesem Konflikt, wußte es Védrines durchzusetzen, daß er, statt — wie es die französischen Behörden vereinbart hatten — mit den übrigen Fliegern dem Khedive vorgestellt zu werden, auf eigene Faust einen speziellen Vortrag vor dem Khedive durchsetzte, was eine Aktion des französischen Gesandten gegen den Zeremonienmeister zur Folge hatte.

Der Flieger Olivier stürzte bei einem Flug mit zwei Passagieren unweit von Heliopolis ab. Er und die Passagiere blieben unverletzt.

MM. Biensimé und Schneider unternahmen am 6. Januar in Kairo eine Ballonfahrt. Sie stiegen mittags 1 Uhr auf und landeten um 7 Uhr abends bei Ismailje, 150 *km* nordöstlich von Kairo, an den Ufern des Suez-Kanals.

Wie aus St. Petersburg geschrieben wird, will der französische Flieger Jeanin im Mai einen Fernflug von Petersburg nach Peking versuchen.

Baron Empain hat der Flugliga einen Preis von 15.000 Francs für den Versuch einer Fahrt Paris—Heliopolis gespendet. Die Summe wird zu den 25.000 Francs zugeschlagen, die die Liga bereits für die Fahrt Paris—Wien—Bukarest—Konstantinopel—Ägypten erhalten hat. Die Veranche werden in diesem Jahre durchgeführt werdeu. Übrigens ist auch eine Ausdehnung dieses Fluges nach Kapstadt geplant.

DER KAISERPREIS IN DEUTSCHLAND.

Im Jahre 1912 hat Kaiser Wilhelm, wie mau weiß, anläßlich seines Geburtstages einen Betrag von 50.000 M. aus seiner Privatschatulle für einen Flugmotorenwettbewerb gestiftet, der dann 26 Bewerber mit 44 Motoren vereinigte und zu recht interessanten Beobachtungen führte. Der deutsche Kaiser hat, als er die Ergebnisse dieses Wettbewerbes zur Kenntnis genommeu, abermals eine Konkurrenz von Flugzeugmotoren angeordnet. Das Reichsamt des Inneru arbeitete die Bestimmungen der zweiten großen Motorprüfung aus, für welche die Preise den Fonds der Nationalflugspende gemäß den Entschlüssen ihres Kuratoriums zu eutuehmen sind.

Das Reglemeut des neuen Motorenwettbewerbes liegt vor. Die Dotierung ist weit höher als beim ersten Kaiserpreis. Es gelangen zur Verteilung der Kaiserpreis im Gesamtbetrage von 140.000 M., der zu gleichen Teilen dem besten luft- uud dem besteu wassergekühlteu Motor zuerkannt wird, sowie ferner je 4000 M. für zehn weitere Bewerber, deren Motor vom Preisgericht für praktisch wertvoll angesehen wird. Eine weitere Teilung der 140.000 M. ist zulässig, falls sich die besten Motoren voneinander nicht wesentlich unterscheideu.

Bedingung ist, daß die Motoren von deutschen Bewerbern angemeldet und in Deutschland ohne Verwendung aus dem Ausland bezogener Teile hergestellt sind. Zulässig sind Motoren von wenigstens 90, höchstens 200 H. P., wobei die geringeren Leistuugen bis zu etwa 125 H. P. deu Bedürfnissen des Heeres, die höheren Leistungen denen der Marine entsprechen. Die Anmeldungen sind bis zum 1. Mai 1914 an den Präsidenten des Preisgerichtes, Wirklichen Geheimen Oberbaurat Dr. Ingenieur Veith, Berlin, Reichsmarineamt, zu richten; nachträgliche Anmeldungen sind nicht zulässig. Die Motoren sind bis zum 1. September 1914 zur Prüfung bei der Deutscheu Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof anzuliefern. Die Prüfungen sollen bis zum 1. Januar 1915 erledigt sein, so daß am 27. Januar 1915 die Preisverteilung erfolgen kauu. Die genaueren Bestimmungen sind von der Expedition des »Deutschen Reichsanzeigers«, Berlin, zu beziehen.

Im Preisgericht sollen sich außer dem schon genannten Präsidenten die Herren: Major Grandel und Marineoberbaurat Müller als Vizepräsidenten; Marinebaumeister Landahn als Schriftführer; die Professoren Baumann, Geheimrat Josse, Kutzbach, Lyuen, Dr. Prandtl, Geheimrat Dr. Riedler, Hauptmann Grade und Leutnant von Buttlar.

Die Prüfstandseinrichtungen werden den praktischen Betriebsverhältnissen der Motoren im Flugzeuge möglichst genau angepaßt werden. Von einer verstärkten Belüftung soll im allgemeinen abgesehen werdeu, da die Motoren im heutigeu Flugzeuge zur Verminderung des Luftwiderstandes fast durchwegs eingekapselt sind und dadurch dem starken Luftsuge entzogeu werden. Erklärt aber ein Bewerber die zusätzliche Belüftung seines Motors für nötig, was bei luftgekühlteu Motoren mit feststeheuden Zylinderu vorkommeu kanu, so wird bei diesen eine verstärkte Belüftung angewendet. Das Preisgericht wird diese Eigenschaft indessen als uachteilig bewerteu, weil solche Motoren gegen hohe Sommertemperaturen empfindlich sind und die im Wasserflugzeuge vorkommenden längeren Fahrten auf dem Wasser nicht vertragen.

Die Durchführung der Versuche geht folgendermaßen vor sich: Zuerst werden in Vorversuchen die allgemeinen Betriebseigenschaften der Motoren beobachtet, dann werden in Leistungsversuchen die Arbeitsverhältnisse, Betriebsstoffverbrauch, Nutzleistung u. s. w. ermittelt, woraus sich eine vorläufige Bewertungsreihenfolge ergibt. Schließlich wird eine beschränkte Anzahl der besteu Motoren Dauerversuchen uuterworfen, bei denen bestimmungsgemäß 60 Betriebsstunden abschnittweise zurückzulegen sind; diese Dauerversnche sollen mit allen dafür ausgewählten Motoren möglichst gleichzeitig stattfinden, um den Einfluß der Witterung für alle gleichmäßig zu machen. Für die Bewertung sollen uuter anderen folgende Punkte als Vorteile berücksichtigt werden: gleichmäßiges Drehmoment, niedrige Schraubendrehzahl (Untersetzungsgetriebe, wie bei Wasserflugzeugen üblich, zählen dem Gewicht nach zum Motor), regulierbare Vorwärmung, geringes Geräusch (Auspuff, Ventile u. s. w.). Möglichkeit der Verwendung billiger und betriebssicherer einheimischer Betriebsstoffe. Als nachteilig sollen unter anderem bewertet werden: lange Dauer der Versuchsvorbereitungen, besondere Ansprüche hinsichtlich des Schmieröles, Leistungsabfall bei den Dauerversnchen, Schwlugungen (Erschütterungen, kritische Tonrenzahl), Zündungsaussetzer, Betriebsstörungen der Vergaser, ungünstige Form für den Einbau in das Flugzeug, boher Luftwiderstand, Bezug von Materialieu aus dem Auslande.

Heer und Marine haben sich bereit erklärt, einige der besten luft- und wassergekühlten Motoren auszukanfen, sofern sie deu von ihneu aufgestellten Sonderbestimmungen genügen.

DER SCHICHT-FLUG.

Für den Schicht-Flug durch Österreich-Ungarn, der an den Tagen 19. bis 26. April stattfindet, werden in Ergänzung zu den Ausschreibungen folgeude Durchführungsbestimmungen bekanntgegeben:

Der Absatz 1 des § 7 ist wie folgt zuzufassen: »Betreffend eventueller Zulassung der ausländischen Motoren, welche vor 1. Januar schon angekauft sind, muß der Nachweis des Ankaufes erbracht werden durch den Nachweis der spätestens am 1. Januar 1914 erfolgten Einfuhr des Motors in die Monarchie mittels der betreffenden Zollpapiere.«

Es sind weiters folgeude Druckfehler richtig zu stellen: Auf Seite 5, 2. Absatz von unten, soll es heißen: »Wie zur Etappe 1.« — Auf Seite 7, 2. Absatz von uuten, soll es heißeu: »die ganze Strecke mit 1092 *km* in Verrechnung gestellt und durch die Gesamtflugdauer dividiert. Hierbei finden Werte unter 10 *m* keine Berücksichtigung mehr. (Die Strecke Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt in der Länge von 68 *km* kommt für Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit, ebenso wie die hierfür benötigte Zeit nicht in Betracht.)« — Auf Seite 9, 6. Absatz von uuten, soll es heißen: »66 *km* statt 60 *km*.« — Auf Seite 11, § 9, 2. Absatz soll es heißeu: »Bewerber und nicht Bewerbe«. — Auf Seite 11, § 10, 1. Absatz, soll es nicht »§ 3, Absatz 3«, sondern »§ 4, Absatz 2« heißen.

Zu den einzelnen Punkten der Ausschreibung wird noch folgendes bemerkt:

Zu § 3. Die Erklärung daß der genannte Pilot bereits Überlaudflüge absolviert hat, muß der Nennung beigeschlossen werden. Gleichzeitig mit der Nennung ist auch die Heimatszuständigkeit des Piloten bekanntzugeben.

Zu § 4. Die Sportleitung ist berechtigt, Flugzeuge, welche infolge unvorhergesehener Hindernisse am 18. April noch nicht in Aspern eingetroffen seiu sollen, auch an einem späteren Tage der Vorprüfung zu unterziehen uud zum Bewerb noch zuzulassen, falls diese Flugzeuge tatsächlich

schon vor dem 18. April fertiggestellt und bereits geflogen waren. Der für Vollendung der ersten Etappe festgesetzte Termin (Freitag den 23. April, 7 Uhr abends) wird jedoch hierdurch nicht verschoben. Die Landungsplätze werden durch große weiße Kreuze markiert; die Kreuze geben die Mitte des für die Landungen abgegrenzten Raumes an. Eine Beleuchtung der Landungsstellen ist nicht in Aussicht genommen, da die Flieger bis spätestens 7 Uhr abends, also vor Eintritt der Dunkelheit, gelandet sein müssen. Die äußere Umgrenzung des für die Landung reservierten Raumes wird entsprechend markiert werden. Innerhalb desselben etwa vorhandene Hinderaisse durch rote Fahnen gekennzeichnet.

Die Richtung, in welcher der Flieger zur Landung übergeht oder startet, ist je nach der Windrichtung dem einzelnen Bewerber freigelassen.

Jeder Bewerber erhält nach der Reihe der erfolgten Anmeldungen eine Nummer zugewiesen. Das Flugzeug wird über Veranlassung der Sportleitung mit dieser Nummer versehen, falls der Bewerber dies nicht schon getan haben sollte. Die Nummer wird dem Bewerber nach Schluß der Nennungen, also bis spätestens 10. April, bekanntgegeben werden.

Vor dem Abflug in Aspern, respektive gelegentlich der Vorprüfung am 18. April, wird dem Bewerber ein Bordbuch ausgefolgt. Dieses Bordbuch ist entsprechend den vorhandenen Rubriken durch den Passagier zu führen. Fliegt ein Bewerber ohne Passagier, so kann die Führung des Bordbuches während des Fliegens entfallen, doch hat der Pilot auf jeden Fall, ob er nun mit oder ohne Passagier fliegt, zu veranlassen, daß sein Bordbuch in jeder Zwischenstatiou nach dem Eintreffen und unmittelbar vor dem Abflug durch den betreffenden Sportkommissär mit Angabe der Zeit vidiert werde. Dasselbe gilt vor dem Abflug in Wien und Budapest, doch können als Grundlage für die Wertung nur die Zeitangaben in den Protokollen der Zeitnehmer herangezogen werden. Jene Bewerber, welche die Schleife Teplitz—Aussig absolvieren, haben, falls sie mit Passagier fliegen, in das Bordbuch den Zeitpunkt, in welchem sie die Wendemarke bei Teplitz und Aussig und falls sie in Theresienstadt auf dem Rückfluge nicht landen, den Zeitpunkt, in welchem sie den dortigen Pylon passieren, durch ihren Passagier vermerken zu lassen. Für das bestgeführte Bordbuch wird jenem Passagier, der dasselbe über die ganze Strecke geführt, ein Ehrenpreis, gestiftet vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub, zuerkannt.

Als Zeit gilt mitteleuropäische Zeit.

Die Bewerber haben nach erfolgter Landung in den Etappenstationen ihren Apparat aus der Mitte der Landungsstelle zu entfernen, damit nachfolgende Flugzeuge in der Landung tunlichst beschleunert werden. Desgleichen haben sie beim neuerlichen Start auf etwa in Landung begriffene Flugzeuge unbedingt Rücksicht zu nehmen. Im übrigen wird auf die bestehende Flugordnung der Österreichischen Aëronautischen Kommission verwiesen.

Der Vorgang in den einzelnen Zwischenlandungsstellen ist folgender:

Der Bewerber laudet. In dem Momeut, in welchem der Apparat den Boden berührt, nimmt der Zeitnehmer die Zeit und vermerkt sie in seinem Protokoll. Nach der Landung begibt sich der Pilot zum Sportkommissär und läßt das Bordbuch vidieren. Gleichzeitig veranlaßt er, daß durch die bereitgestellte Mannschaft der Apparat an den Rand des Landungsplatzes, womöglich in die Nähe des Hangars geschafft werde. Eventuelle Nachfüllung von Betriebsmitteln erfolgt in der Nähe des Hangars nach Anmeldung beim Sportkommissär über dessen Anweisung und ist entsprechend zu quittieren. Sobald der Bewerber seinen Flug fortsetzen will, meldet er dies dem Sportkommissär. Die erfolgte Anmeldung ist von diesem im Bordbuch und in seinem Protokoll zu vermerken, der Zeitnehmer vom bevorstehenden Start zu verständigen. Der Start darf erst dann erfolgen, wenn der Sportkommissär hierzu das Zeichen gibt.

Vom Zeitnehmer wird als Zeit des Startes jener Moment genommen, in welchem das Flugzeug den Boden verläßt. Im übrigen gelten die Bestimmungen von Seite 4, letzter, und Seite 5, 1. bis 2. Absatz.

Für die Landung nach Zurücklegung der dritten Etappe wird darauf aufmerksam gemacht, daß das Zielband in Aspern gleich wie beim Flugwettbewerb vor der Zielrichtertribüne in der Richtung Ost-West ausgelegt ist. Dasselbe, respektive dessen Verlängerung, ist in der Richtung Nord-Süd, also von der Bahn gegen die Hangars zu, zu überfliegen. Hierauf hat der Flieger in die gewöhnliche, der Bewegung des Uhrzeigers entgegengesetzte Flugrichtung einzubiegen und den Bestimmungen der geltenden Flugordnung gemäß zu landen. Sowohl die Bewerber, welche im Begriffe sind das Zielband zu passieren, als auch jene, welche sich bereits in der Gegenwendung in die normale Flugrichtung befinden, haben aufeinander Rücksicht zu nehmen, damit Zusammenstöße vermieden werden.

Zu § 6. Die näheren Bestimmungen über den Städtepreis sowie über die in Aussicht gestellten Preise der Städte Prag, Brünn, Raab, Budapest sind noch nicht bekannt und werden sobald als möglich verlautbart werden.

Bezüglich des Umfliegens der Wendemarke in Teplitz und Aussig wird bemerkt: Die Wendemarke in Teplitz befindet sich auf dem Schloßberg, jene in Aussig auf der Ferdinandshöhe. Es wurden absichtlich hochgelegene Punkte gewählt, damit die Flieger nicht genötigt sind, allzu tief herabzugehen. Es ist überdies nicht unbedingt notwendig, daß der Flieger so tief fliege, daß die Nummer des Flugzeuges auf diesen zwei Wendemarken unverlässig konstatiert werden kann. Für die entsprechende Kontrolle wird anderweitig Sorge getragen werden. Diese Bestimmungen werden aus Sicherheitsgründen getroffen.

Zu § 8. Bezüglich Wahl des Passagiers werden keine teile immer gearteten Vorschriften gemacht. Derselbe kann demnach nach Auslieben gewählt werden.

Zu § 14. Die Sportleitung besteht aus je einem Delegierten und einem Ersatzmann des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines und des Ungarischen Aëro-Verbandes, und zwar aus den Herren Major Hans Ritter Umlauff von Frankwell, Professor Leopold Schmidt für den k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein, Graf Béla Rudolf Zichy, Hauptmann Stephan Petroczy von Petrocz für den Ungarischen Aëro-Verband, Hauptmann Baron Franz Berlepsch, Reb Mauthner für den k. k. Österreichischen Aëro-Klub.

An der Veranstaltung sind beteiligt: k. k. Österreichischer Aëro-Klub, k. k. Österreichischer Flugtechnischer Verein, Ungarischer Aëro-Verband, Deutscher Luftfahrt-Verein in Böhmen, Český Club Automobilistu, Automobil-Klub für Mitteldeutschland und Flugtechnischer Verein in Mähren, von denen die Sportkommissäre in den einzelnen Stationen beigestellt werden.

Die Bewerber erhalten vor dem Start Verseichnisse jener Telephonnummern, unter welchen die einzelnen Landungsstellen angerufen werden können, falls bei Zwischenlandungen Hilfe benötigt wird. Die Sportleitung wird sich bemühen, auf den Landungsstellen, eventuell auch an einzelnen Zwischenstationen, die noch bekanntgegebenen werden, Hilfsautomobile bereitzustellen, doch übernimmt sie diesbezüglich unter Hinweis auf § 16 der Ausschreibung keinerlei Verpflichtung.

Zu § 17. Benzin und Öl werden in der auf dem Flugfelde in Aspern usuellen Qualität beigestellt.

Für den Schicht-Flug sind beim k. k. Österreichischen Aëro-Klub folgende Nennungen eingelaufen: Eugen Chihak (Pardubitz), Franz Reiterer, Alois Stiplosche, Ferdinand Konschel und Ingenieur Edmund Sparmau von der Motorluftfahrzeug-Gesellschaft; Leopold Bareth, Mumb (Pseudonym) und Ingenieur Viktor Wittmann von der Firma Lohner; Raimund Karl Pitschmann von der Firma Weiser; Istvan Dobos und Guido Prodan vom Ungarischen Aëro-Verband und Feldkirchen (Pseudonym).

TODESOPFER.

Am 12. März unternahm Leutnant Alexandro Bello in Santiago de Chile einen Flug, von dem er nicht zurückkehrte. Man nimmt an, daß er ins Meer gestürzt und ertrunken sei.

Am 13. März stürzte auf dem Flugfelde von Salisbury Plain der englische Fliegerleutnant Trelby ab und büßte das Leben ein. Es scheint, daß er in einer Kurve abgeglitten ist.

Am 14. März vormittags ist auf dem Flugplatze von Königsberg i. Pr. Leutnant de Lesser vom 8. westpreußischen Infanterieregiment Nr. 175 abgestürzt und war sofort tot. Leutnant de Lesser scheint in zu steilem Gleitflug niedergegangen zu sein oder beim »Abfangen« des Flugzeuges einen Fehler gemacht zu haben und konnte bei der Landung die Flugmaschine nicht mehr in die horizontale Stellung bringen. Das Vorderteil des Flugzeuges stieß heftig auf den Erdboden auf und wühlte sich tief hinein. Der Anprall erfolgte mit solcher Wucht, daß der Flieger hinausstürzte, und zwar so unglücklich, daß er sich den Halswirbel brach. Der vernglückte Offizier hatte keinen Begleiter bei sich; die Flugmaschine ist stark beschädigt.

Am 15. März abends stürzte bei Metz der Fliegeroffizier Oberleutnant Gondardt und erlag in der Nacht seinen Verletzungen.

Am 17. März vernglückte der französische Flieger Hanouille bei Vorführung von Schleifenflügen über der Reede von San Sebastian in Spanien. Der Blériot-Eindecker des Fliegers stürzte infolge Steuerbruches aus bedeutender Höhe nieder und fiel ins Meer, wo er rasch versank; der Pilot, der am Apparat festgegurtet war, fand durch Ertrinken den Tod.

Am 21. März erschlug sich der namhafte russische Flieger Stabshauptmann Andreadi, Lehrer an der Fliegerschule zu Sebastopol, mit einer Nieuport-Flugmaschine. Der Vernglückte ist seinerzeit in dem Ferafing Sebastopol—Odessa—Petersburg Sieger gewesen.

Am 22. März vernglückte der jugendliche Schweizer Flieger Borrer gelegentlich eines Fingfestes in Basel. Sein Aëroplan stürzte, wahrscheinlich infolge Tragflächenbruches, aus etwa 200 m ab. Der Pilot, der sich einen Schädelbruch and zahlreiche andere Knochenbrüche znzog, war sofort tot. Borrers Vater war Augenzenge der Katastrophe.

NOTIZEN.

HELLMUT HIRTH wurde vom Königi von Württemberg mit dem Friedrichsorden II. Klasse ausgezeichnet.

IN ROM erzielte Manissero dnrch einen Schaufing am 14. März einen glänzenden Erfolg. Er führte Loopingflüge ans and erntete reichen Beifall.

DIE FIRMA POMMERY hat nun nenem 60.000 Francs gestiftet, welche in der bisherigen Weise in Halbjahrsprämien and die Daner von drei Jahren zur Verteilung kommen sollen.

LOUIS BLÉRIOT hat sich mit seiner Gattin vier Wochen in Bulgarien aufgehalten, nm bei der Organisiernng der dortigen Militäraviatik behilflich zn sein. Er begab sich hierauf nach Bukarest.

AN EINER WINDMÜHLE blieb am 16. März ein in Bitterfeld mit zwei Offizieren aufgestiegener Freiballon bei der Landnng in Birkenwerder hängen. Leutnant Wagner vom Fliegerbataillon Grandenz erlitt dabei Fußverletzungen.

EIN PROPELLER stiftete am 23. Februar Unheil in Johannisthal. Als der Monteur Wolfersdorf von den Jeanniwerken den Propeller einer Jeannimaschine andrehen wollte, wurde er von ihm erfaßt nnd am Kopfe schwer verletzt.

AM THALERHOF bei Graz wird das Militärflugfeld anfangs Mai installiert werden, nnd zwar vorausSichtlich mit acht Flugzengen und einer Fliegerkompagnie, die ans den Stationen Aspern, Wiener-Neustadt und Görz zusammengestellt wird. Das Hans für die Fliegerkompagnie ist bereits fertiggestellt.

IN BERN beginnen jetzt die Konkurrenzflüge, auf Grnnd deren Ergebnis dann ans dem Fonds der Nationalsammlung Apparate für die Armee angeschafft werden. Die Motorluftfahrzeuggesellschaft Wien ist mit einem Lohner-Doppeldecker vertreten, der von Oberleutnant der Reserve Banfield gesteuert wird.

OBERST SEELY, der englische Kriegsminister, machte kürzlich mit Leutnant Smith auf dem Militärflugplatz bei London einen längeren Flug, bei dem er die Steuerung der Maschine vorübergehend selbst übernahm. Oberst Seely sprach sich dann über den Flug mit größter Genugtnung und Befriedigung aus.

ORIGINELL nimmt sich das neuartige Wasserflugzeug des Italieners Dr. Robiola de Vercelli aus, welches automatisch stabil sein soll. Im Gesamtaspekt weist es etwa die Linien des Donne-Nieuport-Eindeckers auf, die Flügel erscheinen aber in lauter sechsfächige Zellen zerlegt. Die gesamte tragende Fläche beträgt 72 m^2.

VON POLA flog am 12. Febrnar um $^8/_4$2 Uhr nachmittags ein Militärpilot auf dem nenen Hydroaëroplan »17« der Kriegsmarine nach Triest und landete da nach einigen Flugübnngen über dem Hafen beim Leuchtturm um 3 Uhr. Um $^1/_4$4 Uhr flog der Pilot zur Rückfahrt nach Pola auf, wo er kurz vor 5 Uhr eintraf.

DIE AMERIKANISCHE REGIERUNG beabsichtigt, eine Kommission nach Europa zn entsenden zum Stndinm des Militärflugwesens in Frankreich und Deutschland. Die Vereinigten Staaten besitzen gegenwärtig bloß 17 Flugapparate und 19 Militärpiloten. Über Lenkballone verfügt die Luftflotte der Vereinigten Staaten nicht.

DER SCHEIBENPREIS MICHELIN für 1913 ist kürzlich zur Verteilung gelangt. Den ersten Preis (15.000 Francs) hat das unter Vorsitz von M. Soreau im Aéro-Club de France zusammengetretene Preisgericht Fernny zuerkannt; den zweiten Preis (5000 Francs) erhielt Ganbert. Der dritte und der vierte Preis kamen nicht zur Verwendnng.

DER ENGLISCHE HÖHENREKORD im Alleinfing steht jetzt auf 4500 *m*. Der Fliegerleutnant Brake erreichte am 12. März nachmittags diese Höhe über dem Fingfeld von Eastchurch. Bei seiner Landung mußte der Flieger sofort ins Krankenhaus gebracht werden, da er sich nnwohl befand. Das Mtnimalthermometer zeigte eine Kälte von 40 Grad.

EHRMANN, der algerische Flieger, der bekanntlich lange an den Folgen eines in Aspern erlittenen Unfalls zu leiden hatte, ist nnn anch unter die Purzelbammfieger gegangen. Am 14. März machte er in Chateaufort seinen ersten diesbezüglichen Versnch, der vollkommen gelang. Ehrmann begibt sich jetzt auf eine Schaufingtournee nach Algerien.

GENERAL BERNARD, der Chef des französischen Militärflugwesens, hat eine Übersicht veröffentlicht, wonach in Frankreich für den Mobilmachungsfall zur Verfügung stehen: 54 soglech kriegsbereite Flugzeuge, 206 Reserve- und 107 Schnlfingzeuge, im ganzen also 370. Im Jahre 1912 wurden 20 Millionen, im Jahre 1913 beinahe 50 Millionen für das Militärflugwesen in Frankreich ausgegeben.

REIZENDE ANSICHTSKARTEN mit vom Ballon aus aufgenommenen Alpenansichten versandte auch heuer der Tiroler Verein für Luftschiffahrt als Neujahrsgruß an seine Mitglieder. Besonders seien folgende Bilder erwähnt: Simony-Spitze, Dreiherren-Spitze, Umbalkees (Hohe Tanern) von Ing. J. Albert, Lalider Wände, Bettelwurf (Karwendelgebirge) von Ing. A. Engelsmann nnd Mösele (Zillertaler Alpen) von K. Basus.

GROSSEN SCHRECKEN jagte am 15. März der Purzelbammflieger Chanteloup seinen Zuschauern in Biarritz ein. Er zeigte über dem Strand zuerst verschiedene Künste

und schien dann die Herrschaft über sein Flugzeug zu verlieren; so heängstigend sauste er aus der Höhe herab. In mäßiger Höhe ging aber der tollkühne Pilot durch eine Art Kurzschlerwendung wieder in den normalen Flug über und wurde maßlos bejubelt.

DAS FAHRGESTELL der Aëroplane wird, wie der letzte Aëro-Salon zeigte, in Frankreich nicht allzusehr ausgebildet, damit nicht überflüssige Angriffsflächen für den Luftwiderstand entstehen. Systeme, die mit Ölbremsen arbeiten, sind verschwunden. Zumeist wird die Abfederung einfach durch Gummistöße erzielt; einige Apparate des Salons waren überhaupt nicht abgefedert. Derartige Maschinen erfordern freilich geübte Piloten.

DIE NATIONALE SAMMLUNG für die französische Luftflotte hat vier Millionen Francs ergeben. Diese Summe wird — zum Teil in Berücksichtigung von Wünschen der Spender — wie folgt verwendet: 1,732.875 Francs zum Ankauf von Flugzeugen, 405.000 Francs für Unterrichtszwecke, 1,730.148 Francs für Landungsplätze, 40.718 Francs für Arbeiten, die die Sicherheit im Fliegen bezwecken, 6169 Francs für die maritime Aviatik; das übrige bleibt einstweilen disponibel.

IN ASPERN gab es am 21. März einen leichten Flugunfall. Der Blériot-Pilot De Roi stieg in Begleitung eines Passagiers mit einem neuen Apparat auf. In ungefähr 100 *m* Höhe setzte plötzlich der Motor aus und De Roi wurde zur Landung gezwungen. Heftiger Rückenwind drückte ihn gegen eine Planke nächst Eßlingen. Der Apparat stieß die Planke um und überschlug sich Trotzdem blieben der Pilot und sein Passagier unverletzt, während der Apparat in Trümmer ging.

DER »ADJUDANT VINCENNE«, der französische Militärballon Clément-Bayard (Nr. IV), vollführte unlängst eine hübsche Reise. Er verließ seinen Hangar von Issy-les-Moulineaux um $^{8}/_{4}6$ Uhr abends mit acht Personen an Bord unter Führung des Kapitäns Joux. Ohne Zwischenlandung kreuzte er den Abend und die ganze Nacht, wechselte drahtlos Telegramme mit verschiedenen Stationen, berührte Verdun und kam am nächsten Vormittag gegen $^{1}/_{2}12$ Uhr wieder zu Hause an. Die Witterung war zeitweise windig und kalt.

BARON PASQUIER, jener französische Flugkünstler, dem man gegenwärtig die größte Verwegenheit und die erstaunlichste Virtuosität in den Purzelbaumflügen nachrühmt, wird sich auf Einladung der Wiener Flugfeldgesellschaft an den beiden Osterfeiertagen in Aspern produzieren. Mit diesen Vorführungen wird auch ein Fallschirmabsturz kombiniert, den ein Passagier des Barons Pasquier, Bonnet, aus etwa 400 *m* Höhe ausführt. Man wird also in Aspern wieder einer neuen Varieté-Zugnummer beiwohnen können.

DER BERLINER VEREIN für Luftfahrt teilt folgende Ergebnisse der Bewerbung um den Deutschen Jahreszielfahrt-Preis mit. Dr. Bröckelmann ist am 28. September 1913 bei einer Entfernung von 200 *km* 1900 *m* am gewählten Ziel gelandet. Herr Schubert übertraf diese Leistung am 1. Februar 1914, indem er auf eine Entfernung von 165 *km* 1200 *m* vom Ziele entfernt niederging. Herr Dr. Hallben aber sching beide Herren bei seiner Fahrt am 8. Februar 1914, bei der er nur 190 *m* von dem 287 *km* entfernten Ziel landete.

DER MODELLFLUGSPORT hat im Laufe der Jahre, namentlich in Deutschland, sehr an Bedeutung gewonnen, wie die große Anzahl von Modellflugvereinen beweist. Einen höchst bemerkenswerten Erfolg errang auf diesem Gebiete, wie man uns mitteilt, der Dresdener Modellbauer Paul Hahn mit seinem Eindecker, welcher nicht mit Gummi- oder Preßluftmotor, sondern mit einem außergewöhnlich leichten Benzinmotor von W. J. Zenker versehen war. Das Modell legte eine Strecke von über 3000 *m* in 30—40 *m* Höhe zurück.

IN BÄUME gerieten am 12. Januar die Flieger Rupp und Moll in Johannisthal. Rupp flog mit seinem Schüler Moll auf dem Flugplatz und wollte landen. Der Apparat befand sich noch etwa 5 *m* über dem Erdboden, als er von einer heftigen Boe erfaßt und niedergedrückt wurde. Er geriet in die Wipfel von Bäumen, kippte um und stürzte zu Boden. Während Rupp mit dem Schrecken davonkam, erlitt Moll so schwere Verletzungen an Kopf, Unterkörper und den Beinen, daß er nach dem Krankenhaus transportiert werden mußte.

EIN RAUB DER FLAMMEN wurde am 18. März ein alter L. G. V.-Doppeldecker in Johannisthal. Der Brand entstand während eines Fluges vom Vergaser aus und hätte leicht verhängnisvoll werden können. Weder der das Flugzeug lenkende Fluglehrer Schuster, noch sein neben ihm sitzender Schüler bemerkten die Flammen. Durch Zeichen machte man vom Erdboden aus die Flieger auf die Gefahr aufmerksam, und als die Landung erfolgte, brannte die eine Hälfte des Flugzeuges lichterloh. Die Insassen sprangen sofort ab und kamen so mit knapper Not unverletzt davon.

AUF EINEM HAUSDACH landete am 8. Jannar der französische Aviatiker Gilbert. Er stieg in Issy les Moulineaux zu einem Fluge auf, umkreiste den Eiffelturm und versuchte dann wieder auf dem Flugplatz zu landen. Der Apparat hatte jedoch noch eine zu große Geschwindigkeit und trieb in einer Höhe von 20 *m* mit großer Gewalt auf das Dach einer Gipsplattenfabrik, das zum Teil eingedrückt wurde. Der Aëroplan ging gänzlich in Trümmer. Der Flieger kam mit leichten Verletzungen davon. Als ihm Angestellte der Fabrik zu Hilfe eilten, kam ihnen Gilbert über eine Bodenstreppe bereits entgegen.

DIE AFFÄRE PÉGOUD ist teilweise zum Abschluß gelangt. Die Beschuldigung seines ehemaligen Mechanikers Freissmuth hat sich wohl insofern bewahrheitet, als Pégoud, wie er selbst zugeben mußte, einen Teil der Vorrichtung für die Benzinzufuhr entsichtlich an dem Apparat herausgenommen hat, bevor er diesen dem Käufer Dalmistro übergab. Anderseits scheint aber dieser insgeheim herausprakti zierte Teil kein integrierender gewesen zu sein, denn auf das Gutachten eines Sachverständigen hin wurde von einer strafrechtlichen Verfolgung Pégouds Abstand genommen. Dagegen ist ein zivilrechtliches Verfahren gegen ihn im Zuge.

IN VENEDIG stieg am 25. März vormittags vom Marinearsenal ein Wasserflugzeug, System Borel, mit dem Genieleutnant Briscani als Pilot und dem Leutnant Miraglia als Passagier auf. Plötzlich sah man das Flugzeug in der Richtung des Friedhofes von Murano niedersturzen. Als der Hydroplan fast das Wasser erreicht hatte, kippte er um. Vier Matrosen des Militärhangars eilten herbei und retteten die beiden Leutnants, die ans zahlreichen Hautwunden bluteten. Der Apparat wurde stark beschädigt und mußte ins Arsenal gebracht we rden. Die beiden Verwundeten führte man ins Anuspital, wo sie einige Tage zur Heilung ihrer Wunden verbleiben müssen.

ZUM PRINZ HEINRICH-FLUG 1914 sind heim nunmehrigen Nennungsschluß für den ganzen Flug 54 Nennungen, und zwar 20 für Offiziersflieger und 34 für Zivilflieger sowie 23 Nennungen nur für die Aufklärungsübungen, diese sämtlich für Offiziersflieger, im ganzen also 77 Meldungen abgegeben. Fast alle deutschen Flugzeugfirmen von Ruf haben für den Flug genannt, die größeren, wie Albatros, Luftverkehrsgesellschaft, Aviatik, Gotha-Werke, Otto-Werke, Rumpler, Condor, Ago, sogar zwei bis drei Flugzeuge. Seitens der Heeresverwaltung wurden vorwiegend Albatros, Luftverkehrsgesellschaft, Aviatik und Rumpler-Flugzeuge genannt.

AM PALMSONNTAG, 5. April (infolge Verschiebung), findet von Leopoldau aus die Fuchsballon-Wettfahrt den k. k. Österreichischen Aëro-Klubs statt :- Hierzu sind folgende Ballone angemeldet: Fuchsballon »Sonia«, Führer Constantin Freiherr von Economo; Verfolger: Ballon »Hohensalzburg«, Führer Seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherzog Josef Ferdinand; Ballon »Excelsior«, Führer Hauptmann Franz Mannsbarth; Ballon »Vindobona«, Führer Otto Pollack; Ballon »Austria«, Führer Rudolf Klein; Ballon »Tilly«, Führer Rudolf Rothe, ferner die Ballone: »Erzherzog Josef

Ferdinande, »Rasguss« und »Hungaria«, Führer die Herren Offiziere der k. u. k. Luftschifferabteilung.

ENVER PASCHA, der türkische Kriegsminister, hat mit der Organisation der Militäraviatik im osmanischen Reich begonnen. Es verlautet, daß er dem französischen Flieger Védrines unter glänzenden Bedingungen das Angebot gemacht habe, den Flugplatz von San Stefano anzugestalten und eine Anzahl neuer Flugzeuge für die türkischen Fliegertruppen anzuschaffen. Gleichfalls auf Anregung Euver Paschas findet jetzt ein Wettflug von Konstantinopel nach Jerusalem statt. Der erste Preis beträgt 6000 K. Der Sultan interessiert sich sehr für die Aviatik und hat mehrere Preise aus seiner Privatschatulle gestiftet. Der Wettbewerb hat leider Anlaß zu zwei schweren Unglücksfällen gegeben, deren hier schon gedacht wurde.

EINE NEUHEIT im Luftschiffhallenbau wurde kürzlich dem Architekten Gustav Betzel in Karlsruhe patentamtlich geschützt. Es handelt sich um eine feststehende Halle, deren Grundriß vier kreuzförmig angeordnete Arme zeigt. Sämtliche Außenwände des Bauwerkes sind verschiebbar und ermöglichen deshalb die Ein- und Ausfahrt der Luftschiffe an den Stirn- wie an den Längsseiten. Durch die Stellung der Einzelhallen zueinander werden bei jeder Windrichtung windgeschützte Winkel geschaffen, die ein möglichst gefahrloses Ein- und Ausfahren bei Sturm gewährleisten. Die Baukosten dieses Systems sollen die der heutigen feststehenden Hallen nicht übersteigen. stellen sich aber bedeutend billiger als die der drehbaren Halle.

AUS JOHANNISTHAL wird uns über die Tätigkeit auf dem Flugplatz im Februar 1914 geschrieben: Geflogen wurde an 28 (allen) Tagen von 140 Fliegern; außerdem machten drei Flieger Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten hat Ballod auf Jeannin-Taube mit 43 Stunden 27 Minuten; die meisten Aufstiege hat Reiterer auf Etrich-Taube mit 644 Flügen zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 6046 (bisherige Höchstzahl), die Gesamtdauer 657 Stunden 14 Minuten. Die Pilotenprüfung bestanden 19 Flieger, die Feldpilotenprüfung 15 Flieger. 23 Überlandflüge vom Flugplatz wurden ausgeführt. Es ereigneten sich 14 nennenswerte Flugzeugbeschädigungen, was bei 6046 Flügen einen Prozentsatz von 0·23 ausmacht.

IN EASTCHURCH in England ereignete sich am 25. März wieder ein schweres Fliegerunglück, wobei zwei Offiziere lebensgefährlich verletzt wurden. Leutnant Spencer Grey, derselbe Offizier, der mit dem ersten Lord der Admiralität Wilson Churchill wiederholt Flüge unternahm, und der Marineoffizier Leutnant Orville stiegen auf dem Flugplatze von Hendon auf und fuhren nach Eastchurch, das sie auch ohne Zwischenfall erreichten. Als sie nun landen wollten und sich noch in der Höhe von 600 *m* befanden, kippte das Flugzeug plötzlich nach vorne über und stürzte dann mit großer Gewalt senkrecht auf die Erde. Es wurde vollständig zertrümmert und die beiden Offiziere wurden mit lebensgefährlichen Verletzungen ins Krankenhaus gebracht.

IN KONSTANZ findet Ende Mai in Verbindung mit einer Motorbootwoche auf dem Bodensee ein Wettbewerb von Wasserflugzeugen statt. Am 24. Mai sollen die Preisflüge vor Konstanz stattfinden um 7000 M., am 26. Mai vor Rorschach um 5000 Francs, am 28. Mai vor Lindau um 4000 M. Für eine besondere Leistung bei der Veranstaltung von Lindau steht ein Ehrenpreis zur Verfügung; weitere Ehrenpreise dürften noch gestiftet werden. Die Wertung der Höheneflüge für Wasserflugzeuge erfolgt von 800 *m* Höhe an. Bei den Flügen von Konstanz-Stadt es eine besondere Übung für Flugzeuge und Motorboote: das Motorboot, das eine von einem Flugzeug abgeworfene Meldung zuerst der Flugleitung in Konstanz überbringt, wird mit einem besonderen Preis bedacht.

EINE STARKSTROMLEITUNG machte anläßlich eine Ballonlandung sehr geschädlich. Am 19. Januar, um 3 Uhr nachmittags, ging der von drei Herren besetzte Ballon »Limbach« aus Chemnitz in Sachsen bei Eckoldstaedt nieder. Das Schleppen des Ballons hatte sich an der Maststpitze einer Hochspannleitung verfangen, wodurch Kurzschluß entstand, wie die aufzüngelnden Flammengarben bewiesen. Es wurde an die Überlandzentrale Döbritschen telephoniert, die Leitung ausschalten, so daß die Luftschiffer das Gas langsam entweichen lassen konnten. Unter vielen Schwierigkeiten gelangte der Korb mit seinen Insassen schließlich zur Erde, während der Ballon in den Drähten hängen blieb, bis man die Taue durchschnitt. Von Dornburg aus traten dann die Luftschiffer wieder die Heimreise an.

IN LONDON wurde am 16. März in Gegenwart des Königs der Aéro-Salon eröffnet. Diese Ausstellung ist eine jährliche Veranstaltung der Society of Manufacturers and Traders und betrifft die Luftschiffahrt und das Motorbootwesen. Der diesjährige Aéro-Salon ist von verhältnismäßig wenigen Ausstellern beschickt, doch zeigt das, was sie bieten, erhebliche Fortschritte gegen früher. Sportflugzeuge sind kaum vertreten, dagegen verschiedene recht gut aussehende Militärflugzeuge. Das Interessanteste sind die Wasserflugzeuge, und natürlich wurde auch bei ihrer Konstruktion vor allem auf die Bedürfnisse des Militärs Rücksicht genommen. Die Apparate sind zumeist Doppeldecker und richtige, sachgemäße Flugboote, nicht bloß notdürftig adaptierte Landflugzeuge, wie sie die französische Industrie lange herausbrachte.

IN DIE SEINE geriet Bourhis bei einem Fallschirmversuch, den er am 22. Februar unternahm. Der Pilot Lemoine und Bourhis stiegen auf dem Flugfelde von Juvisy in einem zweisitzigen Eindecker auf. In einer Höhe von 450 *m* machte Lemoine mittels eines einfachen Mechanismus den Fallschirm frei, an dem Bourhis angeschnallt war. Bourhis sank in die Tiefe. Die starke Windströmung trieb den Apparat über den Unkreis des Flugfeldes hinweg nach dem Seineufer. Die Zuschauer empfanden jedoch keine besondere Beunruhigung, da der Fallschirm sanft herabglitt. Er fiel aber schließlich in die Seine und man beeilte sich, ihn herauszuholen, der außer einem unfreiwilligen kalten Bad keinen Schaden genommen hatte. Der Fallschirm war bei einer Falldauer von drei Minuten einen Kilometer weit vom Anfangspunkte niedergegangen.

EINE SCHADENERSATZKLAGE gegen die Zeppelin-Gesellschaft wurde anläßgst durch das Oberlandesgericht in Kiel entschieden. Ein Fabrikant in Eidelstädt hatte Klage gegen die Gesellschaft erhoben, weil seine Pferde auf der Weide durch das Heranahen des Luftschiffes »Z. 3« im vorigen Sommer schen geworden waren und sich dabei verletzt hatten. Der Fabrikant war der Ansicht, daß der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Führer beim Anblick der Pferde eine größere Höhe aufgesucht hätte. Die Klage wurde sowohl vom Landgericht als auch in der Berufungsinstanz vom Oberlandesgericht unter der Begründung abgewiesen, daß der Führer eines Luftschiffes nicht verpflichtet sei, lediglich aus Rücksicht auf einige schlecht beaufsichtigte Pferde größere Höhen anfzusuchen und dadurch eventuell das Leben der ihm anvertrauten Passagiere zu gefährden.

ÜBER FLIEGERVERLETZUNGEN enthielt der kürzlich von ärztlicher Seite mitgeteilte Sanitätsbericht des Flugplatzes Johannisthal bei Berlin eine interessante Statistik. Der Bericht umfaßt die Zeit vom April 1912 bis zum Mai 1913 und registriert im ganzen 180 Unfälle. Hiervon hatten zwölf einen tödlichen Ausgang. Von den schweren Verletzungen betrafen 15 den Kopf, sieben den Thorax, neun die oberen und fünf die unteren Extremitäten. In sechs Fällen erfolgten diese Verletzungen infolge eines Zusammenstoßes in den Lüften, der dann den Sturz der Piloten nach sich zog; in zehn Fällen kam es von vornherein zu einem Sturz aus der Höhe. In zehn anderen Fällen hatte der Sturz bis zu 20 *m* nur leichte Verletzungen zur Folge; gewöhnlich hatten die Gestürzten das Glück, zuerst mit den Füßen auf dem Boden anzulangen. Gelegentlich, bei Kopfstürzen, schwächt wohl auch der Fliegerheim die Wucht des Anfpralles ab.

FREIHERR DR. VON ECONOMO, der Präsident des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs, hält am 4. April,

um 1/28 Uhr abends, im Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereins in Wien (I. Eschenbachgasse 11), zum Besten des Wiener Volksbildungsvereins einen Vortrag »Über das Fliegen«. Zu diesem wahrscheinlich von Lichtbildern begleiteten Vortrag, für den sich allgemein lebhaftes Interesse kundgibt, sind Karten zu 2—6 K in der Kanzlei des Wiener Volksbildungsvereins (I. Spiegelgasse 19), im Aëro-Klub (I. Tuchlauben 3), bei Kehlendorfer (I. Krugerstraße 3), in den Buchhandlungen Heller (I. Bauernmarkt 3) und Beyer (I. Schottengasse 7) sowie beim Portier des Niederösterreichischen Gewerbevereins (I. Eschenbachgasse 11) zu haben.

EINE »TAUBE« ist am 19. Januar in Johannisthal durchgegangen. Zu den vielen Fliegern, die Nachmittag bei klarem Winterwetter ihre Maschinen draußen tummelten, gehörte auch der Pilot d'Ballod mit einer Jeannin-Stahltaube. Als er bei einer Zwischenlandung seinen Sitz auf einen Augenblick verließ, vergaß er, den Hebel, der die Benzinzufuhr regelt, abzustellen. Als er den Motor wieder anwarf, um weiterzufliegen, setzte sich infolge dieses Versehens die »Taube« selbsttätig in Bewegung, und zwar mit einer Geschwindigkeit, die dem verdutzten Flieger mit knapper Not gestattete, zur Seite zu springen. Da glücklicherweise das Seitensteuer scharf eingezogen war, raste die führerlose Taube nur im Kreise herum, überall, wo sie erschien, Furcht und Schrecken verbreitend. Nachdem sie etwa sechs Minuten umhergetobt war, geriet die Maschine mit einem Rad in eine Bodenvertiefung und wurde dann von einigen beherzten Monteuren wieder eingefangen.

DAS »FLIEGENDE BOOT« ist eine Spezialität der Amerikaner. Die Franzosen neigen mehr dem Schwimmersystem zu, und zwar tun sie meist weiter nichts zur Konstruktion, als daß sie ihre gewöhnlichen Flugzeuge auf Schwimmer setzen. Fast allgemein wird der von Fabre oder mit dessen Lizenz gebaute Schwimmer verwendet. Dieses System besitzt einen elastischen Boden und Schotenwände, die Decke ist bei den kleineren Modellen aus Holz, bei den größeren aus Segeltuch. Man setzt die Maschine zumeist vorn auf zwei parallele, lange Schwimmer und stützt den Schwanz auf einen kleinen Hilfsschwimmer. Wird nur ein großer Zentralschwimmer benützt, so versieht man die untere Decke der Zelle mit verhältnismäßig großen Hilfsschwimmern. Ein Fortschritt, den der letzte Aëro-Salon zeigt, ist der, daß man die Maschine nicht mehr fest, sondern federnd auf die Schwimmer stellt. Daß die französischen Schwimmapparate den Seegang nicht gut vertragen, ist bekannt.

ZUR BESICHTIGUNG war an den letzten Tagen des März in Wien, I. Stubenring 12, ein Flugzeug der Brüder Radošević aus Sarajewo ausgestellt. Der Apparat wurde den Besuchern durch einen der Erfinder erläutert. Die Demonstrationen besogen sich auf folgende Momente: »Eine immer positive Tätigkeit der Flügel, Quer- und Längsstabilität, Sicherheit beim Winde, vertikales und steiles Auffliegen, Lenkung ohne Steuerruder und Propeller, das Flattern in der Luft und an einer Stelle, das Sinken, das Vorwärtsfliegen, die Sicherheit gegen Herabfallen«, ferner auf das Material und endlich auf den »Flugapparat als Luftleinspänner, Luftfiaker und Luftbahn«. Auch wird von dem Apparat gerühmt, daß er im Gebrauche bei den Luftballons das Abgehen von Ballast, das Auslassen der Gase sowie Steuer und Propeller vollkommen unnötig macht. Als der Hauptzweck der Demonstration in Wien wurde die Gründung einer Unternehmung zur Serienerzeugung solcher Apparate angegeben.

LEUCHTFEUER werden jetzt in deutschen Luftschifferkreisen ernstlich in Erwägung gezogen. Über ihre systematische Einführung fand unlängst im Deutschen Luftfahrer-Verband eine Beratung statt, an welcher sich die maßgebenden Militärbehörden, die Luftschiffahrtgesellschaften sowie die Militär- und Zivilflieger beteiligten. Es wurden dort nach eingehender Beratung grundsätzlich die Richtlinien aufgestellt, die für die weitere Errichtung von Leuchtfeuern für die Luftfahrt maßgebend sein sollen. Eine Unterscheidung der Leuchtfeuer in Feuer erster Ordnung und Feuer zweiter Ordnung wurde für notwendig gehalten. Erstere werden wieder unterschieden in: Warnungsfeuer und Hauptorientierungsfeuer, während unter letzteren lediglich Zwischenfeuer verstanden werden. Die Warnungsfeuer sollen vornehmlich vor unvermuteten Hindernissen, z. B. in der Luft befindlichen Drachen oder den Antennentürmen der drahtlos-telegraphischen Stationen u. s. w. warnen.

DAS KRIEGSMINISTERIUM hat dem Oberleutnant im Landwehrinfanterieregiment Nr. 2 Franz Blicharski zur Ausführung des von ihm erfundenen Schwingenfliegers eine Subvention von 5000 K gewährt. Oberleutnant Blicharski, durch seine Forschungen über den Vogelflug bekannt, hat schon vor Jahren ein kleines Modell eines Schwingenfliegers konstruiert, dessen Leistungen die Anerkennung der Fachkreise fanden. Seither hat der Erfinder seine Konstruktion ausgestaltet und bei Flugmodellkonkurrenzen überraschende Erfolge erzielt. Die letzten Versuche mit größeren Modellen ergaben so günstige Resultate, daß sich, wie man meldet, bereits Interessenten gefunden haben, welche den Schwingenflieger in einer für praktische Versuche tauglichen Größe ausführen wollen. Das Modell zeigte gewisse Vorteile gegenüber den Drachenfliegern; so z. B. einen überraschend kurzen Anlauf, eine unter gleichem Kräfteverbrauch dreifache Tragfähigkeit und vor allem eine verblüffende Sicherheit gegen Kippgefahr. Man darf also auf die Ausführung im großen gespannt sein.

EIN ÜBERRASCHENDES ERLEBNIS hatte am 13. März der deutsche Flieger Georg Rieger, der in Rebstock bei Frankfurt a. M. einen neuen von Berg-Eindecker ausprobierte. Er vollendete, wie »B. Z. a. Mittag« den Vorgang schildert, zuerst einige Runden auf dem Platze und war gerade im Begriff, größere Höhen aufzusuchen, um einen Flug über der Stadt auszuführen, als der Apparat von einem plötzlichen Wirbel erfaßt und nach unten gerissen wurde. Hierbei stellte er sich zuerst mit den Tragflächen senkrecht zum Boden, um dann sofort die Kopflage einzunehmen. Der 20 m über dem Boden gelang es dem Flieger, unter Anfbietung aller Kräfte, den Apparat wieder gerade zu richten und ungefährdet zu landen. Wie er sagt, habe er eine besondere Gefahr dabei gar nicht empfunden. Mit einem eigens zu solchen Flügen hergestellten Flugzeug getraue er sich jeden Augenblick ohne weiteres sämtliche Pégoud-Flüge auszuführen. — Man wird sich erinnern, daß unfreiwillige Kehrtflüge schon einigen Fliegern vor Pégond passiert sind, so z. B. dem französischen Hauptmann Aubry, was seinerzeit großes Aufsehen erregte.

HENRY FARMAN hat, wie schon kurz gemeldet wurde, einen neuen überaus leichten Flugapparat herausgebracht, der für den Aufklärungsdienst bei der Kavallerie oder Artillerie bestimmt ist. Die Maschine zeigt bedeutende Veränderungen gegen die früheren Modelle. Das obere Tragdeck ist 12 m breit, das untere nur 4 m. Die Goudel ist hinauf bis an die obere Decke gelegt, so daß der Pilot vor der letzteren sitzt und der Motor mit dem Propeller sich hinter ihr befindet. Die obere Decke hat die üblichen Klappen. Hinten hat die Maschine eine feste tragende Stabilitätsoußfläche von 3 m². Sie hat kein eigentliches Fahrgestell. An den Enden des unteren Decks sind mittels dreier Stützen zwei mit Gummizügen abgefederte und mit Stoff überzogene Räder angebracht. Der Abstand der unteren Fläche vom Boden ist gleich der Höhe der Laufräder. Die Maschine ist also sehr niedrig. Sie wiegt mit ihrem 80 H. P.-Gnome-Motor 320 kg, trägt eine Nutzlast von 250 kg und steigt mit dieser in drei Minuten auf 500 m. Da sie leicht und schnell abzumontieren ist, schätzt man in ihr ein besonders gutes Aufklärungsflugzeug, das seiner Abteilung überall hin schnell folgen kann. Dieser neue Farman-Apparat soll ebenso stabil wie die alten Modelle sein.

DIE ACADÉMIE DES SPORTS in Paris hat dem Flieger Adolphe Pégoud den »Grand Prix« (10.000 Francs), gestiftet von Henry Deutsch, für 1913 zuerkannt. Dieser Preis wird jedes Jahr für solche Sportleistungen erteilt, die in materieller, wissenschaftlicher oder moralischer Hinsicht einen Fortschritt bewirkt haben. Auf der Liste der Auwärter für den Preis standen der erfolgreiche Boxer Carpentier, Boillot, der Sieger im letzten Automobil-Grand Prix, René Rumpelmayer, der frühere Inhaber des Distanzrekords im Freiballon (der von Hugo Kaulen überboten worden ist), Rousael, der Inhaber des Schnelligkeitsrekords im Lenkballon, Paul Tissandier, Inhaber des Schnelligkeitsrekords im Gleithoot, ferner Gilbert, für seinen Flug von Villacoublay nach Deutschland, Hélen, der Gewinner des Distanzpreises des französischen Aéro-Clubs, Prévost, der Gewinner des Gordon-Bennett-Rennens für Flugzeuge 1913, Legagneux, Inhaber des Höhenweltrekords im Flugzeug, Brindejonc de Moulinais für seinen Flug durch die Hauptstädte Europas, Garros für seinen Flug über das Mittelmeer und Pégond für seine Kopf- und Schleifenflüge. Nach längerer Diskussion hat die Sportakademie einstimmig den Preis dem Flieger Pégoud zuerkannt, dessen Leistungen ihrer Ansicht nach am besten den Bestimmungen der Ausschreibung des Preises entsprechen.

IN TELTOW beabsichtigte der Flieger und Flugzeugkonstrukteur Theodor Lawrenz, sich auf einem Eindecker eigener Konstruktion um die Preise der deutschen Nationalflugspende zu bewerben und übte fleißig. Kürzlich stieg er bei etwas nebligem Wetter noch einmal zu einem Probeflug auf und erreichte schnell eine Höhe von 850 *m*. Da es mittlerweile immer nebliger wurde, wollte er sich wieder zur Landung anschicken, geriet aber in so dichte Nebelschwaden, daß er die Orientierung verlor und den Flugplatz nicht wiederfand; er landete deshalb, nachdem er etwa eine halbe Stunde umhergeirrt war, auf einem Saatfeld bei dem Rittergut Jütsegotz, fünf Kilometer vom Flugplatz entfernt. Als er weiterfliegen wollte, mußte er, da keine Hilfsmannschaften da waren, den Motor allein andrehen; als er sich dann in seinen Sitz begeben wollte, kam der Motor plötzlich auf hohe Touren und der Apparat flog, nachdem er eine kurze Strecke gerollt war und seinen Flieger zu Boden geissen hatte, allein davon in einer Höhe von 4 bis 5 *m*, bis in den etwa 1 *km* entfernt liegenden Wald, wobei sich die Spanndrähte von drei Bäumen die Flügel und das Fahrgestell zertrümmert wurden, der Rumpf und Motor jedoch ganz blieben. Der Unfall beweist wieder, welche Vorteile solche Apparate bieten, die mit einem Anlasser ausgerüstet sind, damit der Pilot den Motor vom Sitz aus anlassen kann.

PROFESSOR JOHANN SCHÜTTE, Geheimer Regierungsrat und Diplom-Ingenieur, der wohlbekannte Erbauer des Schütte-Lanz-Luftschiffes, hielt am 26. März auf Einladung des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs, des Österreichischen Verbandes des Vereines Deutscher Ingenieure und des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines im Vortragssaal der »Kleinen Bühne« in Wien einen mit Lichtbildern illustrierten Vortrag »Über den gegenwärtigen Stand der Luftschiffahrt und ihre Ziele«. Professor Schütte würdigte zuerst die Entwicklung der Motorballonfahrt von ihren historischen Anfängen und ging sodann auf die Arbeiten der Jetztzeit über. Insbesondere verbreitete er sich über die Konstruktion der Gerüst- und Starrluftschiffe, ein Thema, das er mit umfassender Sachkenntnis behandelte. Recht bemerkenswert ist der ablehnende Standpunkt, welchen der deutsche Gelehrte in betreff der Passagierfahrten mit Luftschiffen einnimmt; er erblickt in den Motorballons nur militärische Fahrzeuge und nicht, wie so viele Phantasten es tun, Beförderungsmittel. Er ist der Ansicht, daß sich die Luftschiffe in den Zukunftsarmeen neben den Flugzeugen stets behaupten werden. An dem reichhaltigen Vortrag interessierten namentlich die den modernen Luftschiffbau betreffenden Erörterungen; der wohlverdiente Beifall galt ebensowohl den Worten als den ganz vortrefflichen Bildern.

DIDIER-MASSON, ein französischer Aviatiker, der im Dienst der mexikanischen Rebellen stand, büßte, wie man weiß, im vorigen Herbst das Leben ein. Nicht bekannt war jedoch bis nun, daß er von den Regierungstruppen gefangen und standrechtlich erschossen worden ist. Didier-Masson ist ursprünglich Mechaniker bei Panhan gewesen. Anfangs August 1913 trat er bei den mexikanischen Rebellen als Erkundungsflieger gegen ein Honorar von 800 Dollar monatlich ein. Einmal gelang es ihm, durch Bomben 50 Mann der Regierungstruppen zu töten. Ende August unternahm er in der Nähe von Las Guemas im Staate Sonora wieder einen Erkundungsflug gegen die Bundestruppen und die Rebellen folgten mit größter Spannung seinen Flügen, da er wieder eine Anzahl Bomben gegen den Feind schlendern sollte. Zu ihrem Schrecken sahen jedoch die Soldaten, wie der Flugapparat plötzlich langsam zu sinken begann. Dem Flieger war das Benzin ausgegangen und gegen seinen Willen mußte er bei der Ortschaft Emplu landen. Noch während des Fluges sah er, daß von einem mexikanischen Bundesschiffe, das im Hafen lag, Schüsse auf ihn abgegeben wurden. Er riß sich ein Stück seines Hemdes vom Leibe und winkte dem Feinde zu, um anzudeuten, daß er sich ergeben wolle und man das Schießen einstellen möge. Nach seiner Landung wurde er sogleich festgenommen und vor ein Kriegsgericht gestellt, das ihn schon wenige Minuten später zum Tode verurteilte. Massou wurde darauf auf Befehl des Kommandierenden der Regierungstruppen, des Generals Ojeda, standrechtlich erschossen.

DER BERLINER VEREIN für Luftschiffahrt hat kürzlich sein Jahrbuch für das Geschäftsjahr 1. Oktober 1912 bis 30. September 1913 versendet. Der Bericht konstatiert, daß der Verein auch in der abgelaufenen Saison einen erheblichen Zuwachs verzeichnen konnte und das neue Geschäftsjahr mit einem Stande von 8 Ehrenmitgliedern, 16 korrespondierenden Mitgliedern, 7 Stiftern und 1261 ordentlichen Mitgliedern eröffnet hat. Darunter sind 215 Freiballone, 20 Flugzeug- und 15 Leukballonführer. Unter den 18 dem Verein durch Tod entrissenen Mitgliedern befindet sich der Gordon Bennett-Sieger Ingenieur Gericke. Von den sportlichen Veranstaltungen ist zunächst der Flug »Rund um Berlin« zu nennen, den der Verein gemeinschaftlich mit dem Kaiserlichen Aéro-Klub und dem Kaiserlichen Automobil-Klub mit vollem Erfolge zur Ausführung brachte. Mit den sieben Freiballonen des Vereines wurden im Berichtsjahre 118 Aufstiege ausgeführt, wobei eine Gesamtfahrtdauer von 1027 Stunden und eine Totaldistanz von rund 36.000 *km* erzielt wurden. Die weiteste Fahrt machte Dr. Korn, der von Bitterfeld nach Koden in Rußland (790 *km*) flog. Die längste Fahrt war mit 22:40:00 jene des Oberleutnants von Freeden von Bitterfeld nach Siegbarg. Beide Fahrten wurden mit dem 1900 *m*³-Ballon »Hewald« ausgeführt. Dem geschäftlichen, an interessantem Material reichen Teile des Jahrbuches ist auch ein Beitrag des Geh. Oberbaurates Dr. Zimmermann angeschlossen, der über Schwingungsversuche mit dem Flugzeug referiert. Weitere Kapitel befassen sich mit den Ergebnissen einiger wissenschaftlicher Ballonfahrten. Der Anhang enthält die Organisation des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, der ihm unterstehenden Vereine etc.

MAJOR D. R. SCHIMEK, Direktor der Autoplanwerke, hielt unlängst in einer Sitzung der »Avia« in Wien einen wissenschaftlichen Vortrag über »Die physiologische Zeit in der Aviatik«. Der Vortragende besprach die moralischen und physischen Qualitäten, welche den modernen Flugzeugführer auszeichnen müssen. Auch bei Berücksichtigung besonders geeigneter Qualitäten und vollkommen gesunder Körperkonstitution lassen sich nun manche Vorfälle bei Ausschaltung konstruktiver Mängel nicht erklären, ohne daß gewisse physiologische Momente, zu deren Wertung man auf dem Wege über die Praxis der astronomischen Präzisionsmessungen gelangt ist, ins Kalkül gezogen würden. Nach einem Überblick über die Untersuchungen von Helmholtz und Du Bois-Raymonds über die Geschwindigkeit der Fortpflanzung von Reizerscheinungen in den Nerven und über die gegenwärtigen Messungsmethoden, welche gestatten, Längenmessungen bis zu einem Zehntausendstel eines Millimeters, beziehungsweise Zeitmessungen bis zu einem Dreißigtausendstel einer

Sekunda auszuführen, gelangte der Redner zur Erörterung der Anwendungen dieser Messungsmethoden auf die Untersuchung der Vorgänge bei Sinneswahrnehmungen und Aktionen des menschlichen Bewußtseins und damit der Feststellung der physiologischen Zeit für die verschiedenen Sinne, aus deren Bestimmung sich sowohl das Vorhandensein einer persönlichen Korrektion des einzelnen Individuums, wie auch die sogenannte persönliche Gleichung der Auffassung von Eindrücken verschiedener Beobachter ergeben. Auf die rasche Verarbeitung von Eindrücken kommt es natürlich gerade beim Fliegen in hohem Maße an. Die Studien über die physiologische Zeit sind somit für die Aviatik von nicht geringem Belang.

VERÄNDERLICHEN ANSTELLWINKEL der Tragflächen weisen Flugzeuge der Firma Paul Schmitt in Chartres auf. Die schon seit längerer Zeit erprobte Type ist ein Zweidecker, dessen Zelle an einer über dem Körper liegenden Achse beweglich aufgehängt ist, so daß der Pilot ihren Angriffswinkel beliebig verstellen kann. Durch eine geeignete Stellung der Zelle wird der Start erleichtert und der Rumpf bewahrt beim Aufstieg eine völlig horizontale Lage. Ebenso bei der Landung, bei der die Geschwindigkeit des Flugzeuges bis auf 25 *km* herabgemindert werden kann. Beim horizontalen Fluge kann der Pilot auch durch Veränderung des Anstellwinkels seine Geschwindigkeit erhöhen oder vermindern. Eine solche Schmitt'sche Maschine war auf dem letzten Pariser Salon ausgestellt, und zwar ein Dreisitzer, der mit einem 160 H. P. Gnome ausgestattet ist, 580 *kg* wiegt und eine Nutzlast von 550 *kg* trägt. Das obere Deck ist 17·60 *m* und das untere 13·60 *m* breit. Der vorne runde und hinten dreieckartige Körper ist 10 *m* lang. Die Räder an seinem Ende keine festen Flächen; der völlig bewegliche Stabilisator ist 5 *m*² groß. Das Tragflächenareal beträgt 49 *m*². Die Maschine sah in allen Teilen gut durchgearbeitet aus. Ihr ganzes Gerippe ist aus Stahlröhren gefertigt. Das kräftige, aber einfache Fahrgestell ist zwei Gleitkufen, die von je zwei durch Gummischäge abgefederte Räder getragen werden. Für die Verstellung der Zelle hat der Pilot zwei Handräder; ein kleines Rad bewirkt bei einer Umdrehung eine Verstellung von 8° und ein großes eine solche von 12°. Der Querstabilität dienen Klappen an der oberen Fläche. Nenestens hat, wie man weiß, ein großer Zweidecker dieses Typs durch die Passagierflüge des Piloten Garaix von sich reden gemacht.

DIE FLUGGESCHWINDIGKEIT ist das Prinzip, das in der französischen Flugzeugindustrie wohl vor allem noch immer dominiert. So zeigte es z. B. der letzte Aéro-Salon in Paris. Die Losung schien zu sein: leicht und schnell. Dagegen fand man anfallend wenig schwere und tragfähige Maschinen. Die Blériot-Limousine, der Voisin-Aérobus sind verschwindan und andere interessante Versuche haben keine Fortsetzung gefunden. Wenn man noch ein Charakteristikum der Flugzeuge des letzten Salons nennen will, so muß es wohl der Zuschnitt aufs Militärische sein. Man sah deutlich, daß der französischen Flugzeugindustrie die Privatkundschaft fehlt. Der einzige Kunde, der in Betracht kommt, ist die Militärbehörde, und auch deren Wünschen bilden die Konstrukteure seinen Apparat nm. Alle Maschinen sind leicht zu demontieren nnd an transportieren. Hervorragend ist in dieser Hinsicht ein von zwei Fabrikanten angestellt gewesenes Kavalleriefluggeug. Besonderen Wert legt man ferner auf freie Aussicht, und diese Forderung ist wohl der Grund für mehrere neue Konstruktionen. Deshalb baut Blériot einen Zweidecker mit vorspringendem Boot und Borel einen Eindecker, der durch einen an das Schwanzende gesetzten Propeller getrieben wird. Deshalb hängt Henri Farman wohl sein Boot an die obere Fläche, so daß die Aussicht nach allen Seiten durch nichts behindert wird, und deshalb konstruiert Morane seine Eindeckertype Parasol, bei der — wie beim früheren Train-Eindecker nnd dem Demoiselle Santos Dumont — die Flieger unter der Fläche sitzen. Einen Zivilapparat, wenn man so sagen darf, ein Fahrzeug bloß für Sportzwecke, hatte wohl nur Gonpy ausgestellt. Es war ein kleiner Einsitzer, der nur 6 *m* breit und 5·50 *m* lang ist. Sein Tragflächenareal beträgt 12 *m*², sein Gewicht 295 *kg*. Er hat ein einfachas Fahrgestell à la Morane. Mit einem 60 H. P.-Gnome ausgestattet, macht er mit einer Belastung von Brennstoff für drei Stunden 130 *km* in der Stunde.

BEI KUNSTFLÜGEN verunglückte am 29. Februar der 24jährige deutsche Flieger [Otto Breitbeil in Johannisthal. Breitbeil, der als Pilot bei der Luftverkehrsgesellschaft tätig ist, hatte sich vor einiger Zeit an den Direktor des Flugplatzes Major von Tschudi gewandt mit der Bitte, er möge doch bekanntgeben, daß er Sonntag, den 15. Februar, seine Künste zeigen wolle. Diese Bitte motivierte der junge Flieger damit, daß seine kühnen Leistnngen an den Wochentagen gleichsam unter Ausschluß der Öffentlichkeit ausgeführt würden und es ihm daran gelegen sei, einmal einem größeren Publikum zu zeigen, was er in Kunstflügen leisten könne. Nnn machte am 15. Februar das schlechte Wetter seinen Plan zunichte, er wollte darnm am 12. Februar seine Kunststücke vorführen. Nachmittag gegen 4 Uhr stieg nnn trotz des ziemlich starken Windes Breitbeil mit einem Doppeldecker auf nnd erklomm rasch etwa 400 *m* Höhe. Über den Dächern von Johannisthal machte er einige waghalsige Kurven, bei denen er den Apparat auf den Flügelkanten hernmwarf, flog dann über den Platz und setzte zu einem Sturzflug an. Stell ging der Doppeldecker nieder, immer mehr richtete sich der Schwanz auf und dann sank die große Maschine, sich wie ein vom Baum fallendes Blatt um ihre Längsachse drehend, senkrecht ans etwa 100 *m* Höhe zu Boden. Da infolge der Stellstellung kein Druck unter den Flächen war, konnte der Pilot den Doppeldecker nicht mehr aufrichten und den Sturz des Apparates merkwürdig langsam erfolgte, verhindern. Mit lautem Krach schlug das Flugzeug mit Propeller nnd Bug auf den Boden und legte sich dann auf den Rücken. Der breite Gurt, der den Flieger auf seinem Sitz festhielt, riß und Breitbeil fiel auf die Innenseite der oberen Tragflächen. Hilfe war rasch zur Stelle. Breitbeil, der große Schmerzen litt, wurde nach dem Britzer Kreiskrankenhaus gebracht. Er war vollkommen bei Bewußtsein und sagte, er könne sich nicht erklären, wie der Unfall passiert sei. Er war plötzlich schwindlig geworden und hatte die stürzende Maschine nicht mehr abfangen. Er hat einen komplizierten Bruch des rechten Oberschenkels nnd Verletzungen am linken Arm erlitten. Die Maschine war nur wenig beschädigt.

EINEN OSTMARKENFLUG hat für 1914 die Ortsgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes beschlossen, die sich aus Vereinen in Westpreußen, Ostpreußen, Posen und Schlesien zusammensetzt. Der Ostmarkenflug soll in den Tagen vom 13. bis 18. Juni von Breslan aus über Posen nnd Königsberg nach Danzig führen. Die Flugwege gehen über bestimmte Städte, wo Meldungen abzuwerfen sind. Weiche offiziellen Wettbewerben im Photographieren, Bombenwerfen u. s. w. werden noch Sonderwettbewerbe in den vier Hauptstappenstationen abgehalten werden. Den Vorsitz in der Oberleitung übernahm Geheimrat Professor Schuetter; dem Ehrenpräsidium gehören an der Reichskanzler, die Minister von Falkenhayn, Dallwitz, Delbrück und der Generalstabschef Graf Moltke. — Wie man soeben meldet, wurde der Ostmarkenflug endgültig auf die Zeit vom 20. bis 26. Juni festgesetzt. Zugelas sen sind alle deutschen Flugzeuge und nur deutsche Flugführer. Der Hauptwert wird bei der Veranstaltung auf die möglichst schnelle Erledigung der Flugstrecke gelegt, wobei jedoch der Apparat, der eine größere Belastung trägt, vorgezogen wird. Nen ist gegenüber den Flügen des vorigen Jahres die Bestimmung, daß auch Militärflieger auf die Geldpreise Anspruch haben. Vorschrift ist die Mitnahme einer zweiten Person für jeden Apparat. Die Privatflugzeuge haben bei der Abnahme in Breslan am 20. Juni zu beweisen, daß sie mit 200 *kg* Belastung in 15 Minuten bis auf 800 *m* ansteigen können. Bei der Abnahme wird ein Anlauf von höchstens 100 *m* und ein Auslauf von höchstens 70 *m* gefordert. Für den eigentlichen Rundflug sind Etappenstationen Breslan, Posen, Königsberg und Danzig, während als

Kontrollstationen eine größere Zahl von anderen Städten im Osten, unter andern Elbing, Brannsberg, Insterburg ansersehen sind. An den Kontrollstationen müssen die Flieger Meldetaschen mit Kontrolimarken abwerfen. Der Flug beginnt am 21. Juni morgens in Breslau, führt über Frankenstein, Liegnitz, Görlitz, Glogau, Lissa nach Posen und ist etwa 800 *km* lang. Die Flieger dürfen dann zwei Tage verwenden. Die zweite Etappe, die am 23. Juni morgens beginnt, ist nur 600 *km* lang und führt von Posen über Hohensalza, Thorn, Bromberg, Kulm annächst nach Graudenz. Hier ist ans Anlaß des Preußischen Städtetages eine Zwischenlandung von mindestens 30 Minnten Daner vorgeschrieben, dann geht es weiter über Dt.-Eylan, Allenstein, Gumbinnen, Insterburg nach Königsberg, wo die Flieger bis zum 23. Juni abends 9 Uhr eingetroffen sein müssen. Die dritte Etappe am 24. Juni führt zunächst nach Tilsit und von da über Königsberg, Brannsberg, Elbing, Dirschau, Pr.-Stargard nach Danzig. In Danzig folgt dann am 25. ein Aufklärungswettbewerb, der bei der Bewertung des Rundflugs mitgerechnet wird. Für die Preise wird hanptsächlich die Gesamtflugdaner zusammengerechnet, wobei aber die Motorstärken in Berücksichtigung gesogen werden. Die Gesamtdotierung beträgt 105.000 M. Die Ausschreibung bedarf noch der Genehmigung durch den Dentschen Luftfahrer-Verband.

AUS WIENER-NEUSTADT wird uns über den Betrieb auf dem Flugfeld im Februar folgendes berichtet: Es war in dem überaus nebelreichen Monat bloß an vier Tagen geflogen. Am 19. früh um $^{9}/_{10}$ bis $^{1}/_{4}$12 Uhr flogen Kommandant Hauptmann M. Miller, Oberleutnant Schonovsky und Oberleutnant Holecka sowie die Zugsführer Wallé und Hnber. Von Fischamend landete am 20. vormittags um 10 Uhr in sehr schönen Sturz- und Spiralschleifen Leutnant (Feldpilot) Klimitsch glatt auf dem hiesigen Felde aus einer Höhe von 300 *m* mit dem 90 H. P. Kriegsapparat »Geyere. Von Aspern landete am 21. mittags Leutnant (Feldpilot) Mandl mit einem Passagier ans 2000 *m* Höhe in schönen Spiralschleifen (85 H. P. Gebirgsapparat). Am 18. kamen im Geschwaderflug von Aspern folgende Herren: Oberleutnant (Feldpilot) Banfield mit Zugsführer Srna als Passagier landete um 4 Uhr 45 Minuten glatt ans 2200 *m* Höhe; Leutnant (Feldpilot) Mandl mit Oberleutnant Hiebler als Passagier landete um 4 Uhr 50 glatt ans gleicher Höhe wie ersterer Oberleutnant; Oberleutnant Alexay mit Zugsführer Günther als Passagier landete nm 6 Uhr ahends am hiesigen Felde (85 H. P. Gebirgsapparat, Doppeldecker-Pfeilflieger); Oberleutnant Alexay mit Oberleutnant Huppner als Passagier landete am 27. nachmittags, von Aspern kommend, ans 3100 *m* Höhe glatt auf dem Flugfelde. — Am 19. früh besuchte eine japanische Stndienkommission, bestehend ans Major H. Matsui, Hauptmann M. Matsni und Hanptmann R. Asader, das Flugfeld. Die Herren wurden vom Kommandanten und Feldpiloten Hanptmann M. Miller empfangen. Es wurden verschiedene Apparate demonstriert, sodann mit Doppeldeckern und Etrich-Apparaten Passagierflüge ans den japanischen Offizieren vom Kommandanten und Feldpiloten Hauptmann M. Miller, Oberleutnant Schonovsky nnd Oberleutnant Holecka in einer Höhe von 400 bis 500 *m* ausgeführt. Am Nachmittage des gleichen Tages traf die abessinische Mission am hiesigen Felde unter Führung des österreichisch-ungarischen Konsuls in Addis Adeba, K. Schwimmer, ein. Der Mission gehören folgende abessinische Persönlichkeiten an: Prinz Belay, ein Neffe Lidy Ocasuirs, des präsnmtiven Nachfolgers des Kaisers Menelik, der Hof- und Palastmarschall Kenjesmatsch Tassama, ferner die Fürstensöhne Lidy Taffari nnd Lidy Abeha. Vom k. n. k. Kriegsministerium waren Se. Exzellenz Goglia nnd Major Schreiner des Artilleriestabes anwesend. Vom Herrn Kommandanten nnd Feldpiloten Hauptmann M. Miller wurden die hohen Besucher empfangen nnd trotz der sehr höigen Winde wurden mehrere sehr schöne Flüge ansgeführt. Am 27. besnchte abermals eine abessinische nnd eine albanische Stndienkommission das Flngfeld; nach einem Manöver, welches zwei Stunden dauerte, kam die Mission zu den in einer Front aufgestellten drei Doppeldeckern und fünf Eindecker-Flugapparaten; die Kommission wurde vom Kommandanten nnd Feldpiloten Hanptmann M. Miller empfangen, sodann wurden vom Herrn Kommandanten selbst sowie von den Oberleutnants Schonovsky nnd Holecka sehr hübsche Flüge unternommen, bei welchen die abessinischen Prinzen als Passagiere anf den Apparaten die Flüge mitmachten. Während des Besnches der albanischen Mission war anch der Kommandant der k. u. k. The resianischen Militärakademie in Wiener-Neustadt, Gen eralmajor Roth, anwesend. Große Ovationen brachte die albanische Mission den Fliegeroffizieren und dem Kommandanten und Feldpilote n M. Miller dar.

LITERATUR.

Von der Luftfahrzeug-Gesellschaft.

»Jahrbuch der Luftfahrzeug-Gesellschaft« (früher der Motorluftschiff-Studiengesellschaft). VI. Band 1912/13. Mit 91 Textfiguren nnd einer Tafel. Berlin 1913. Verlag von Julius Springer. Preis 6 M.

Das hisher von der Motorluftschiff-Stndiengesellschaft heransgeg ebene Jahrbnch erscheint heuer — nachdem die Liquidatio n dieser Körperschaft in die Wege geleitet wurde — zum ersten Male nnter der Flagge der an ihre Stelle get etenen Luftfahrzeug-Gesellschaft. Es läßt nichts von der ge wohnten Sorgfalt in der Bearbeitung vermissen und stellt sich seinen fünf Vorgängern aus der anderen Ära würdig an die Seite.

Schon das erste Kapitel, das eine Übersicht der Luftschiffe der europäischen Großstaaten zur Zeit der Drucklegung des Jahrbnches gibt, erweckt ein weitreichendes Interesse. Der Stand der Luftschiffahrt wird wie folgt behandelt:

In England sind trotz des lebhaften Interesses, welches die englische Heeres- und Marineverwaltung der Weiterentwicklung der Luftschiffahrt entgegenbringen, nnd trotz der erheblichen Mittel, die für diesen Zweck alljährlich bereitgestellt werden, wesentliche Fortschritte nicht zu verzeichnen. Von den im eigenen Lande gebanten Luftschiffen haben sich nur die beiden kleinen, 2000, hezieh ngsweise 3400 m^3 fassenden Luftschiffe »Beta« und »Delta« gut bewährt. Sie sind im Verhältnis zu ihrer Größe hinreichend schnell, genügen aber bezüglich ihrer Höhen- und Danerleistnng nicht den Ansprüchen, die an ein Kriegs luftschiff gestellt werden. Die englische Heeresverwaltung bevorzugt diesen kleinen unstarren Luftschiftyp besonders für die Verwendung in den Kolonien. Die Versuche, für die englische Marine brauchbare Kriegsluftschiffe größeren Inhalts zu banen, sind bisher fehlgeschlagen. Anch die aus Frankreich für die englische Marine hezogenen Luftschiffe haben sich nicht bewährt. Das 20.000 m^3 große Starrluftschiff »Mayfly« nnd das 10.000 m^3 fassende Lebandy-Luftschiff »Morning Post« wurden im Jahre 1911 zerstört. Ein gleiches Schicksal erlitt im verflossenen Berichtsjahre »Clement Bayard II«, 7000 m^3 groß, bekannt durch seine Dauerfahrt Paris—London am 16. Oktober 1912 Das im März 1913 aus Frankreich bezogene Marineluftschiff »Astra Torres 3« unternahm seine erste Probefahrt, die völlig mißglückte. am 12 Juni von Farnborongh ans. Infolge starken Gas verlustes knickte die Hülle in der Mitte ein. Das Luftschiff kam so schnell zu Boden, daß die Gondel hart aufsetzte nnd stark beschädigt wurde. Eine Katastrophe wurde nur mit genauer Not vermieden. Ein dentsches Parse val-Schiff ist an England abgeliefert worden.

Frankreich besitzt zwölf fahrfähige Luftschiffe, die aber nicht schnell genng und nur zum Teil als bedingt kriegs brauchbar zu bezeichnen sind. Sämtliche Luftschiffe sind ziemlich neu, drei sind im Jahre 1911, sieben im Jahre 1912 nnd zwei im Jahre 1913 fertiggestellt worden. Alle sonst in Fachzeitschriften verzeichneten Luftschiffe sind entweder völlig verbrancht oder bereits abmontiert. »Astra Torres I«, »Adjutant Réane«, »Eclaireur Coutée«, drei der neuere n Luftschiffe, mit einer Geschwindigkeit von ca. 15 bis 16 Sekundenmetern, sind bei einem Brande einer

großen Luftschiffhalle der Astra-Werke in Issy bei Paris durch Feuer zerstört oder so stark beschädigt, daß sie unbrauchbar geworden sind. Das bisher erfolgreichste französische Luftschiff, der »Fleurus«, ist unstarrer Banart und ähnelt dem Parseval-System sehr. Es besitzt eine Geschwindigkeit von 16 Sekundenmetern. Voraussichtlich aber werden »Commandant Coutelle« und »Spieß« mit ihren ca. 400 H. P. betragenden motorischen Kräften diese Geschwindigkeit übertreffen. Das erste französische starre Luftschiff »Spieß« hat am 30. April und 2. Mai 1913 seine ersten Versuchsfahrten unternommen, welche in erster Linie der Erprobung der Steuerung, insbesondere der dynamischen Höhensteuerung dienten und befriedigt haben sollen. Allerdings vermied es der vorsichtige Führer, Graf de la Vaulx, große Höhen aufzusuchen und blieb in der Nähe des Aërodroms von St. Cyr, wo das Luftschiff stationiert ist. Der »Spieß« ähnelt in seiner äußeren Form sehr den deutschen Z.-Schiffen. Das Gerippe, im Gegensatze zu den Z.-Schiffen aus Holz und nicht aus Aluminium gefertigt, zeigt einen dreieckigen, mit Stoff überzogenen Kiel, der als Laufgang dient und nur durch die zwei freihängenden Gondeln unterbrochen wird. Der gesamte Gasinhalt von 12.800 m^3 verteilt sich auf 14 Gaszellen, von denen neun Zellen je 1200, fünf Zellen je 400 m^3 Gas enthalten. Der »Commandant Coutelle« unternahm in St. Cyr am 8. Mai 1913 ebenfalls unter Führung des Grafen de la Vaulx seine erste, etwa einstündige Probefahrt. »L'Aërophile«, das bekannte französische Fachblatt, äußerte sich über dieselbe recht befriedigt. Den tabellarischen Zusammenstellungen der im Bau befindlichen Luftschiffe wollen wir entnehmen, daß Frankreich zum Bau erheblich größerer, mit weit stärkeren Motoren ausgerüsteten Lenkballone übergegangen ist, die auch mehr als 18 m Sekundengeschwindigkeit erzielen können. Zurzeit besitzt Frankreich keine Halle, die zur Aufnahme eines Luftschiffes eingerichtet wäre. Die vorhandenen 17 Hallen sind wenig widerstandsfähige Holzbauten und nur 80—90 m lang.

In Italien findet das wachsende Interesse der Heeresverwaltung für ihre Luftflotte seinen Ausdruck in einer großzügigen Ausrüstung von Heer und Marine mit Luftschiffen und Flugzeugen sowie in der planvollen und zielbewußten Durchführung einer mustergültigen Organisation. Während bisher nur der größte Teil der Luftschiffe auf eigenen Werften gebaut, Flugzeuge und Motoren dagegen vom Auslande, vorzugsweise aus Frankreich bezogen wurden, geht Italien jetzt daran, sich auch auf dem Gebiete der Motoren- und Flugzeugindustrie unabhängig vom Auslande zu machen. Die einheimische Industrie, durch zahlreiche, gut dotierte Wettbewerbe angeregt und gefördert, dürfte binnen kurzem in der Lage sein, den Anforderungen der Heeresverwaltung bezüglich der Lieferung von Flugzeugen und Motoren vollkommen zu genügen. Erzeugnisse der ausländischen Flugzeug- und Motorenindustrie werden nur noch zugelassen, wenn die betreffende Firma eine eigene Fabrik in Italien selbst errichtet hat. Vorhildlich ist die gediegene wissenschaftliche und praktische Ausbildung der Offiziersflieger unter Heranziehung geeigneter wissenschaftlicher Institute. Die gesamte Ausbildung gliedert sich in drei Teile und dauert etwa 15 Monate. Während des ersten, drei Monate umfassenden Teiles, wird den Offizieren Gelegenheit gegeben, sich durch Hörsaalunterricht, verbunden mit praktischen Übungen, die für den Flieger durchaus notwendigen Fachkenntnisse anzueignen. Der zweite Teil dient der praktischen Ausbildung und endet mit der Erwerbung des ersten Pilotenzeugnisses. Mit der Ablegung der recht schwierigen Feldpilotenprüfung endigt der dritte und letzte Teil der Ausbildung. Die italienischen Heeres- und Marineluftschiffe werden von den Werkstätten der Brigata Specialisti nach den Erfahrungen von Forsalini, Crocco, Ricaldoni und de Fahbro hergestellt. Sie sind halbstarrer Bauart und besitzen im Innern der Hülle ein elastisches, gewissermaßen als Rückgrat dienendes Gerippe, das sich nach dem Entleeren des Luftschiffes flach auf den Boden legt. Dieser Typ der halbstarren Bauart hat sich gut bewährt und findet für sämtliche italienischen Heeresluftschiffe Anwendung. Die Herstellung erfolgt in drei Größen: P. (Piccolo = klein), M. (Medio = mittel), G. (Graude = groß). Italien besitzt zurzeit, außer einigen älteren Luftschiffen, 5 Luftschiffe der P.-Klasse und 2 der M.-Klasse, die außer dem Marineluftschiff M. I sämtlich der Heeresverwaltung gehören. Der weitere Ausbau ist derart geplant, daß die Heeresverwaltung insgesamt 5 P.- und 5 M.-Schiffe, die Marineverwaltung 5 M.- und 5 G.-Schiffe erhalten soll. Von den G.-Schiffen sind bis jetzt nur die Konstruktionszeichnungen fertiggestellt. Sie werden einen Rauminhalt von ca. 20.000 m^3 erhalten und mit motorischen Kräften von ca. 1000 H. P. ausgerüstet sein. Man erwartet, daß diese Schiffe eine Eigengeschwindigkeit von ca. 26 Sekundenmetern erreichen werden.

Über Österreich und Ungarn sagt das Jahrbuch, daß neue Luftschiffe weder im Lande selbst gebaut noch vom Auslande bezogen wurden. Von den der Heeresverwaltung gehörigen vier Luftschiffen ist zurzeit nur das bereits im Jahre 1909 gebaute Parseval-Luftschiff (M. 1) als diensttauglich zu bezeichnen. Die Hüllen von M. II (Lebaudy) und Bömches sind, da sie unbrauchbar waren, zerschnitten worden und haben anderweitige Verwendung gefunden. M. III (Körting), dessen Leistungen nicht befriedigen, wird einem umfassenden Umbau unterzogen und erhält eine neue Hülle. Das Luftschiff Stagel-Mannsbart, das eine gute Leistung aufzuweisen hatte, ist in den Besitz der Österreichischen Luftverkehrs-Gesellschaft übergegangen und wird unter dem Namen »Austria« zu photogrammetrischen Aufnahmen von Teilen Niederösterreichs nach dem Verfahren des verstorbenen Hauptmannes Th. Scheimpflug benützt werden.

In Rußland erfreute sich das auf der russischen Staatswerft in Ischowsk gebaute Luftschiff »Albatros« von 10.000 m^3 Inhalt keiner langen Lebensdauer. Es ist im Dezember 1912 geplatzt. Der zurzeit in Rußland, auf eigener Werft ein Dutzend branchbare größere Luftschiff eigener Konstruktion zu bauen, ist somit fehlgeschlagen. Welche Leistungen das auf der Baltischen Werft in Riga erbaute Luftschiff »Kowanko« aufzuweisen hat, ist bisher nicht bekannt geworden. Neuerdings scheint man in Rußland ernsthaft an den Bau eines starren Luftschiffes von ca. 6000 bis 7000 m^3 gehen zu wollen, dessen Erfinder der Ingenieur Kostewitsch ist. Das Gerüst soll aus »Abarit«, einem Holz, hergestellt werden, das durch seine eigenartige Bearbeitung nicht nur sehr leicht, sondern auch äußerst haltbar ist. Außer den noch nicht in Dienst gestellten zwei französischen Luftschiffen »Astra Torres 13« und »Clement Bayard VI« besitzt Rußland zurzeit elf fahrfähige Luftschiffe. Als kriegsbrauchbar sind von diesen eigentlich nur die beiden Parseval-Luftschiffe P. L. 7 und P. L. 8 zu bezeichnen. Alle übrigen entweder aus Frankreich bezogenen oder nach dem französischen Astra-Typ in Rußland gebauten Luftschiffe genügen mit ihren Sekundengeschwindigkeiten von 12 bis 14 m nicht den Ansprüchen, die an ein kriegsbrauchbares Luftschiff heute gestellt werden. Besseren Erfolg als die russische Luftschiffindustrie scheint die Flugzeugindnstrie des Landes gezeitigt zu haben. Die einheimischen Aëroplane, namentlich die in Riga gebauten, sollen den ausländischen nicht nachstehen. Sie sind allerdings vorläufig noch teurer als die ausländischer Herkunft.

An diese Übersicht schließen sich mehrere interessante fachtechnische Beiträge. Graf Arco behandelt das Thema »Funkentelegraphie und Luftschiffahrt«, über »Spannungsverteilung auf den Hüllen von Prall-Luftschiffen« schreibt Karl Heyer, Professor Dr. L. Prandtl berichtet über die Göttinger Modellversuchsanstalt, Dipl.-Ingenieur A. Betz befaßt sich im besonderen mit »Systematischen Versuchen an Luftschraubenmodellen«, Major Professor Dr. Ing. Parseval bespricht die »Beanspruchung von Ballonhüllen unstarrer Luftschiffe« und Dr. Rotzoll referiert über den »Nebelbeobachtungsdienst der Luftfahrseug-Gesellschaft«. Tabellen der Zeppelin- und Parseval-Luftschiffe, der übrigen deutschen Luftschiffe und der in Betrieb befindlichen Luftschiffe anderer Länder beschließen den ersten Teil des Jahrbuches. Der weitaus kleinere zweite Teil ist inneren geschäftlichen Angelegenheiten der Gesellschaft gewidmet.

NOTIZEN.

»Flugplatz Johannisthal.« VIII. Auflage. Januar/März 1914. Herausgegeben von der Flug- und Sportplatz Berlin-Johannisthal-G. m. b. H. Preis 20 Pfennig.

— Das 68 Seiten starke Heftchen bringt in gedrängter Form die wissenswerten Daten über den Flugplatz Johannisthal, alle seine Einrichtungen, die dortigen Leistungen, ein Stück Entwicklungsgeschichte etc. Besonders dürften die vielen photographischen Abbildungen von Flugsengen und die Fliegerporträts allgemeines Interesse finden.

»Freiballon- und Zeppelin-Fahrten.« Für Deutschlands Jugend im Auftrage des Jungdeutschland-Bundes herausgegeben von Hermann Giebel. Mit 8 Bildertafeln und einer Karte. Berlin, 1914. Verlag von Ernst Siegfried Mittler & Sohn. Preis M. 1·25. — Der Verfasser bietet eine fesselnde Darstellung der persönlichen Eindrücke, die er bei seinen vielfachen Luftfahrten gewonnen hat. Der jugendliche Leser, für den das hübsche Buch in erster Linie bestimmt ist, empfängt vortreffliche Einblicke in das Leben und Treiben an Bord eines Luftkreuzers oder Freiballons und in die Technik der Luftschiffahrt.

»Übersichtskarte für Luftfahrer.« Berlin, Verlag der Luftfahrerdank-G. m. b. H. Preis M. 1·50. — Diese unter teilweiser Benützung amtlichen Materials hergestellte »Übersichtskarte für Luftfahrer« (Deutsches Reich), enthält alle für die Luftfahrt wichtigen Einrichtungen in schematischer Eintragung. Die Karte hat einen Maßstab von 1 : 1,750.000 und verzeichnet außer den Gewässer- und Gebirgskontruren diejenigen Orte, bei denen sich Einrichtungen befinden, die von Wichtigkeit für die Luftfahrt sind. Da es nicht möglich war, die Zeichen für die verschiedenen Einrichtungen, wie Ballonhallen, Flugfelder, Flugplätze, Flugstützpunkte, meteorologische Stationen, funkentelegraphische Einrichtungen, Leuchtfeuer, in der richtigen Lage einzutragen, da diese Einrichtungen in den meisten Fällen örtlich stark zusammen liegen, wurde die Eintragung so vorgenommen, daß unter dem Namen des betreffenden Ortes die verschiedenen Signaturen sich in einer bestimmten Reihenfolge folgen. Die Signaturen, die in prägnanter Weise die betreffende Einrichtung charakterisieren, sind in zwei verschiedenen Farben eingetragen, und zwar für Privatanlagen in blauer, für militärische Anlagen in roter Farbe.

»Aéro-Manuel 1914.« Répertoire sportif, technique et commercial de l'Aéronautique, par Ch. Faroux, ingénieur, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, rédacteur en chef de »La Vie Automobile«, et G. Bonnet, rédacteur à la rubrique aéronautique de »L'Auto«. 3e édition. Avec nombreuses figures. Paris, 1914. H. Danod et E. Pinat, Éditeurs. Cartonné. Prix 12 francs. — Das »Aéro-Manuel« ist weder ein rein kommerzielles Adreßbuch noch eine Zusammenstellung von Daten bloß für die Vulgarisation. Es vereinigt entschieden mehr als diese beiden Zwecke in einer überaus praktischen Gestalt. Es ist ein Nachschlagewerk ebensowohl für den Sport als die Konstruktion und die Industrie auf dem weiten Gebiet der Luftschiffahrt, und dem entsprechen die ersten drei Teile des gewaltigen Aëro-Handbuches: Sport, Technik, Industrie. Im sportlichen Teil findet man alle möglichen Angaben, die etwa beim Aufsuchen geschichtlicher Ereignisse und Leistungen in der Ballonschiffahrt und der Aviatik vonnöten sein können. Der zweite Teil ist ein praktischer Ratgeber, der zwar gewiß nicht Vollständigkeit als Lehrbuch anstrebt, aber eine anerkennenswerte Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit aufweist; die kurzen Anweisungen und Charakteristiken sind oft sehr treffend, die Tabellen gut verwendbar. Der dritte Teil geht von der engeren Aufgabe auch ein wenig ins Automobilistische über, was bei den industriellen und technischen Berührungen von Luftschiffahrt und Automobilismus namentlich im Motorwesen recht verständlich ist. Einen vierten Teil des Werkes bilden ein industrielles und sportliches Jahrbuch, dem allerdings gar viel zur Vollständigkeit fehlt. Der letzte Teil enthält Angaben über die aëronautischen Klubs, Führerlisten u. s. f. Die Einteilung des Buches gewährt Übersichtlichkeit trotz dem großen Umfang.

»Motor.« Illustrierte Monatsschrift für Motorsport, Gesellschaft, Technik. Berlin. Verlag Gustav Brannbeck, G. m. b. H. Märzheft 1914. Preis 1 M. — Der »Motor« weist, wie gewöhnlich, einen reichen textlichen und illustrativen Inhalt auf. Das vorliegende Heft wird durch eine bochinteressante Schilderung einer Autofahrt durch Indiens Dschungeln von Heinz Karl Helland eröffnet. Diese Querfeldeinreise bietet eine Fülle spannender Episoden und überraschender Erlebnisse. Zwei gefährliche Flugabenteuer schildert sodann der österreichische Flieger Ingenieur Sablatnigg unter dem Titel »Kritische Flugmomente«. Sablatnigg stürzte das einemal mit seinem Doppeldecker auf das Eis der Havel, weil der rechte Flügel des Apparates sich gelöst hatte. Ein anderesmal geriet sein Flugzeug in Brand, doch Sablatnigg hielt den Apparat, obwohl seine Kleidung sich bereits in brennenden Fetzen ablöste, in Gewalt und landete verhältnismäßig glücklich. Beide Ereignisse sind äußerst lebendig geschildert. Der russische Ingenieur Boris Worobieff gibt eine Übersicht über die glänzende Organisation der Luftschiffahrt in Rußland mit zahlreichen, in der deutschen Literatur unveröffentlichten Abbildungen. Über den Motor im deutschen Museum plaudert der Generalmajor H. Meyer. Seine einzigartige Fahrt über die schlammigen überschwemmten Straßen Rußlands schildert A. P. Nagel in seiner höchst amüsanten Art. Die Schrecken der schweidenden Winterfahrt finden eine eingehende Darstellung durch J. Riecken, der die Fahrt mitmachte. Mit originellen Filmbildern ist ein Artikel aus der Feder des jungen Weltrekordfliegers Bruno Langer auf das reizendste illustriert, während C. Ingold seinen Weltdauerflug von 16½ Stunden höchst spannend erzählt. Die großartige Parade der Berliner Feuerwehr vor Kaiser Wilhelm findet in Ingenieur Walter Isendahl einen Chronisten. Ein bunter reich illustrierter Teil gibt eine Art Monatsschau über die letzten Ereignisse in Wort und Bild. Auch die neueste Angabe des »Motor« benätigt es wieder, daß der »Motor« ein vortreffliches Fachjournal familiärster gleichzeitig ist.

»Taschenbuch der Luftflotten, mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsluftflotten.« I. Jahrgang 1914. Mit teilweiser Benützung amtlicher Quellen, herausgegeben von F. Rasch, Generalsekretär des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, und W. Hormel, Kapitänleutnant a. D. Mit 645 Bildern und Skizzen. München 1914. J. F. Lehmanns Verlag. Preis gebunden 10 M. — Im Jahre 1910 wurde zum ersten Male der Versuch gemacht, in einem bekannten Taschenbuch der Kriegsflotten auch die Stärke der Kriegsluftflotten zusammenzustellen. Die betreffende Statistik umfaßte zwei Seiten! Welch ungeahnten Riesenaufschwung die Luftschiffahrt genommen hat, beweist allein die Tatsache, daß das jetzt erschienene Taschenbuch der Luftflotten 528 Seiten umfaßt, davon allein 52 Seiten mit Schiffslisten. Das Werk bringt zuerst eine Liste der Luftfahrzeuge, dann ihre photographischen Aufnahmen nebst Konstruktionsskizzen. Die Schattenrisse aller verschiedenen Luftschiffe ermöglichen die Bestimmung eines jeden Fahrzeugs. Eine vergleichende Statistik zeigt unter anderem, daß der Kubikmeterinhalt der deutschen Luftflotte 244.100, der französischen 116.600, der italienischen 71.365, der englischen 25.000 und der österreichischen 15.900 beträgt. Ein Verzeichnis aller Luftschiffe nebst Angabe ihrer Verwendung und Untergang und eine Liste der Luftschiffhallen nebst Abbildungen derselben bilden den Schluß des ersten Teiles. Hierauf wird eine Übersicht über die militärische Verwendung der Flugzeugtypen in den verschiedenen Staaten gegeben, der sich eine ausführliche Liste sämtlicher Flugzeuge aller Staaten anschließt. Land- und Wasserflugzeuge sind gleichermaßen berücksichtigt und in Photographien, denen eine Skizze von oben, von der Seite und von vorne beigegeben sind, dargestellt. Eine Liste der Luftschiff- und Flugzeugmotoren gibt in Verbindung mit den vorzüglichen Abbildungen ein klares Bild über die Verwendung und Leistungsfähigkeit der verschiedenen Motoren. Als interessante Kapitel seien noch erwähnt: Drachenballone, Fesseldrachen, Artillerie zum

Kampf gegen Luftfahrzeuge, Organisation des Militärluftfahrwesens, Luftgesetzgebung etc. Das handliche Werk ist sowohl für alle militärischen Interessenten, als auch für alle Sportleute ein geradezu ideales Nachschlagebuch.

BRIEFKASTEN.

»CAROLUS« in D. — Die Summe, die in Frankreich dem Wettbewerb der Sicherheit der Flugzeuge zur Verfügung steht und fast eine halbe Million Francs beträgt, wurde zum größten Teil vom Kriegsministerium gegeben, das 300 000 Francs zeichnete. Vom Aéro-Club de France stammen 25.000 Francs.

»WILBUR WRIGHT« in W. — Sie finden alle Todesopfer der Luftschiffahrt 1912 und 1913 in den letzten zwei Jahrgängen der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« verzeichnet. — Das Braunbeckssche Sportlexikon ist in der alten Form, als Band, 1912 zum letzten Male erschienen. Seither gibt der Verlag Gustav Braunbeck (Berlin) statt dessen die Monatschrift »Motor« heraus, die wir schon wiederholt besprochen haben.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG":

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn . . . . . 14 Kronen
für Deutschland . . . . . 12 Mark
für das übrige Ausland . . . . . 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure
von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 800 Kunstdrucktafeln. ERSCHEINT zweimal monatlich.
PREIS vierteljährlich M. 3·—, unter Streifband M. 3·60, Ausland M. 4·50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT"

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1913/14. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1913/14.

Gültig vom 1. November 1913.

Wien (Südbhf.) — Italien

über Cervignano

□		□
720	ab Wien Südbhf. . . an	680
931	Semmering . . .	411
1088	Bruck a. d. M. .	256
1127	Graz Hauptbhf.	155
1227	Marburg Hauptbhf.	1258
141	Cilli . . .	1130
319	Laibach . . . an	960
924	an Abbazia-M.	538
946	Fiume	500
557	Nabresina	710
625	Triest S. B. .	625
636	Monfalcone .	621
945	Venedig .	220
215	Mailand .	945
518	Florenz . . .	630
1066	Rom . . .	1150
655	an Neapel . . . ab	720

über Cormons

○	✕	□	
845	920	ab Wien Südbhf.	an 910
1068	1148	Semmering	706
1209	1253	Bruck a. d. M.	531
116	149	Graz Hauptbhf.	434
258	329	Marburg Hauptbhf.	307
353	418	Cilli	158
600	608	Laibach	an 1205
954	924	an Abbazia-M.	841
1018	946	Fiume	810
842	852	Nabresina	917
910	915	Triest S. B.	845
755	208	Venedig	220
1225	640	Mailand	945
518	1110	Florenz	630
1056	645	Rom	1150
655	1205	an Neapel	ab 720

über Ala

□	✦	□	
526	1020	ab Wien Südbhf.	an 706
1040	1254	Semmering	442
1142	205	Bruck a. d. M.	322
1226	300	Graz Hauptbhf.	218
148	411	Marburg Hauptbhf.	an 104
418	631	an Klagenfurt Hauptbhf.	ab 1041
518	717	Villach Hauptbhf.	1000
732	915	Lienz	804
1144	141	Bozen-Gries	341
100	346	Meran	158
210	258	Trient	280
		Rovereto	
146	321	Mori	159
220	600	Arco	1221
241	940	Riva	1141
410	500	Verona	1210
526	825	Mailand	910
326	1209	Florenz	530
945		an Genua	ab 550

über Pontebba

	✕	△		△	✕
735	1030	430	ab Wien Südbhf.	an 250	515
1006	1244	632	Semmering	100	319
1117	142	738	Bruck a. d. M.	1149	206
1143	204	758	Leoben Hauptbhf.	an 1127	132
314			an Klagenfurt Hauptbhf.		1255
358	604	1145	Villach Hauptbhf.	744	917
1027	1150		Venedig		222
610	415		Mailand		1010
654	508	1140	Florenz	700	1016
106	540		Rom	130	915
638	1005		an Neapel	ab 830	245

Ab Nizza 1000 n. Cannes 1000 n.

Ab 1. Februar 8⁰⁰.

Deutschland—Italien

über Ala

◆	●	○	+	○	○	□	
1032	1110	1050	305	1050	110	ab	Berlin
1245	126	110	523	110	100		Leipzig
810	900	940	1238	130	1040		München
1104	1151	106	322	440	222		Innsbruck Hptbhf.
231	324	446	645	926	626		Bozen-Gries
345		554	1003	956	717	an	Meran
382	354	545	743	934	710		Trient
		618		952	743		Rovereto
		1015	1230	435	1230		Venedig
531	539	613	641	1225	1000		Verona
585		1132	1255	610	1236		Mailand
1028	1139	326	338	659	518		Florenz
550	505	850	900	105	1056		Rom
1040	945	210	655	658	655	an	Neapel

◆	●	○	+	○	○	□	
809	908	635	1207	825	456		
541	651	406	958	706	403		
954	1056	406	206	940	757		
647	737	1243	1121	606	446		
307	406	845	748	150	1243		
153		737	638	1246	1115	an	
211	302	748	647	1247	1147		
		658		1219	1131		
		1010		800	1705		
1155	1248	436	442	1030	908		
910		1020		700	630		
530	700	915	1045	215	235		
1150	130	245	530	906	900		
540	900	955	1010	310	430		

Budapest (Südbhf.)—Italien

über Cormons

* □		
705	ab	Budapest S. B. an
915	an	Triest S. B.
1004		Görz S. B.
1033		Cormons
206		Venedig
640		Mailand
1110		Florenz
645		Rom
1205	an	Neapel ab

1015		965
845		810
746		707
735		645
435		1130
1210		636
630		225
1150		900
750		430

über Cervignano

600	ab	Budapest S. B. an
945	an	Venedig
218		Mailand
518		Florenz
1055		Rom
655	an	Neapel ab

910		
220		
945		
630		
1150		
750		

über Ala

600	✦	800	ab	Budapest S. B.	an	1015	1015
415		651	an	Klagenfurt Hptbf.	ab	1041	1216
515		717		Villach Hptbf.		1000	1150
748		915		Lienz		804	940
847		1059		Toblach		659	845
1144		141		Bozen-Gries		341	535
100		345		Meran		158	405
130		228		Trient		280	359
148				Rovereto			331
154		321		Mori		159	322
339		600		Arco		1221	218
346		617		Riva		1215	165
410		500		Ala		144	304
526		825	an	Mailand	ab	910	945

□ Schlafwagen.
○ Speisewagen.
‖ Über Primolano.
+ Berlin—Tirol—Rom-Expreß verkehrt bis 1. Dezember.
Ägypten-Expreß verkehrt ab 7. Jänner (diemal wöchentlich).
● Berlin—Neapel-Expreß verkehrt ab 1./4. Dezember (zweimal wöchentlich).
✦ Wien — (Budapest) — Tirol—Riviera-Expreßverk. ab 8./7. Feb. bis 30./29. April (diemal wöchentlich).
◆ Nord-Süd-Expreß verkehrt ab 1./5. Dez.
✕ Wien—Nizza-Expreß verkehrt ab 15./6. November täglich.
△ Wien — Rom-Expreß verkehrt ab 8./6. Feb (dreimal wöchentl.)
* Ab 1. Februar 8⁰⁰.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CERNITOPF & KESSLER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: »Sportsilberer Wien«.

Nummer 4. Wien, 15. April 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Ein Vortrag. — Rund um die Erde. — Die Schleifenflieger. — Höhenweltrekorde. — Der Sturzflug nach Monaco. — Deutsche Luftverkehrsordnung. — Der Schlicht-Flug. — Mannschafts-Pilotenkurs. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

EIN VORTRAG.

Der Präsident des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, Dr. Constantin Freiherr von Economo, hielt am 4. April im Festsaale des Niederösterreichischen Gewerbe-Vereines in Wien einen Lichtbildervortrag »Über das Fliegen« zum Besten des Wiener Volksbildungs-Vereines.

Der Inhalt des Vortrages sei in nachstehendem uns zugegangenen auszugsweisen Berichte wiedergegeben:

Der Vortragende machte bei Beginn seines Vortrages darauf aufmerksam, wie schwierig es sei, über die Luftschiffahrt heute noch genug Neues sagen zu können, um das Interesse des Publikums zu fesseln, ohne dabei auf speziell technische Fragen einzugehen, welche nur den Fachmann interessieren, während das Allgemeine über die Luftschiffahrt aus Vorträgen und eigener Anschauung schon allen Leuten vollkommen bekannt sei. Deshalb gab der Vortragende keine historische Darstellung der Entwicklung der Aviatik, sondern einer Reihe persönlicher Beobachtungen sowie persönlicher Ansichten Ausdruck, die er sich in der Reihe von Jahren, in der er sich der Luft chiffahrt gewidmet, zu sammeln und zu bilden Gelegenheit hatte, wobei er von möglichst praktischem Gesichtspunkte ausging, und von welchen wir einzelne hier herausheben wollen.

Nach einer kurzen Beschreibung der Empfindungen beim Fliegen, die bei Windstille zwar zu den angenehmsten zählen, bei böigen Winden und Sturm jedoch ziemlich unangenehm werden können, machte der Vortragende auf das Gefühl der Seekrankheit aufmerksam, das schon oft Luftschiffer befallen hat und beim Unglücksfalle des Hauptmannes Andrich zu einem so tragischen Ende der Luftfahrt führte. Die Möglichkeit, daß ein Apparat von Wirbelwinden in der Luft gänzlich umgekippt werde, war lange Zeit bezweifelt worden, bis voriges Jahr Hauptmann Aubry bei einem Fluge diese Erfahrung machen mußte, wobei sein Apparat auf den Rücken zu liegen kam und wobei er herabglitt. Daran anschließend erklärt der Vortragende, daß seiner Meinung nach ein großer Teil der sogenannten Sturzflüge, bei welchen sich der Apparat senkrecht mit der Spitze nach abwärts stellt, dadurch hervorgerufen werden, daß, wie beim Hauptmann Aubry, Windstöße bei einem Fluge nach abwärts die obere Seite der Tragfläche treffen und dadurch den Apparat senkrecht stellen, so daß nunmehr der Druck auf die untere Seite der Tragfläche gleich null oder sogar negativ wird. In einer solchen Lage sind nun alle Steuerwendungen notwendig resultatlos, schon darum, weil die Steuerflächen, die für die gewöhnliche Lage bemessen sind, für diese Stellung viel zu klein sind. In solchen Fällen müßte der Pilot als einziges Rettungsmittel versuchen, das Kunststück Pégonds nachzumachen und willkürlich vom Sturzflug in einen Verkehrtflug (Gleitflug auf dem Rücken) überzugehen, indem er die Wirkung des Windes noch verstärkt, statt zu versuchen, sie zu parieren. Dies kann manchmal die einzige Rettung des Piloten sein und darin liegt der Wert der sonst in aëronautischen Kreisen so oft bekrittelten Pégoud-Flüge.

Bei Besprechung der Schutzmittel gegen die Gefahren in der Luft erwähnt der Vortragende sehr anstandslos den Fallschirm, besonders jenen Barons Odkolek, ferner die neuen Versuche, durch Tragflächenform, wie auch durch automatisch wirkende Apparate, Pendel etc. den Apparaten größere Stabilität zu geben. Aus eigener Erfahrung kommt der Vortragende bei Würdigung der Bedeutung dieser Aushilfsmittel zu der Betrachtung, daß, um sich vor dem Versagen des Motors zu schützen, das Beste wohl wäre, die Anzahl der Motoren auf einem Apparate zu vergrößern, daß ferner die Steigerung der Geschwindigkeit proportional eine Steigerung der Stabilität hervorrufe. Eine dritte Beobachtung, die jeder Pilot gemacht hat, ist wohl die, daß an einem fliegenden Apparat der einzig feste Punkt im ganzen System die in die Luft sich hineinfressende Schraube (Propeller) ist und daß bei windigem Wetter um diesen festen Punkt der ganze Apparat bei jedem Windstoß hin und her schwingt. Eine Vermehrung der Propeller auf mindestens drei würde eine stabile Ebene bedingen, gegen die die Windstöße nur wenig ausrichten könnten. Bei Erwähnung der Versuche, mit anderen Flugapparaten als Aëroplanen — d. h. Schraubenfliegern, Schwingenfliegern etc. — größere Sicherheitsverhältnisse in die Luftfahrt zu bringen, machte der Vortragende besonders bezüglich der Schwingenflieger darauf aufmerksam, daß diese Konstruktion äußerst große konstruktive Schwierigkeiten in der Ausführung bieten dürfte; er sieht keinen Vorteil in den Versuchen, die Natur sklavisch nachahmen zu wollen, da die Natur beim Bau ihrer Organe nicht nur von mechanischen Prinzipien ausging, sondern auch von vielen anderen, z. B. vom physiologischer Ernährungsmöglichkeit dieser Organe, so z. B. kommt die praktische Konstruktion des gewöhnlichen Speichenrades in der Natur gar nicht vor. Wenn der Mensch sich jedoch in sklavischer Nachahmung der Natur und der flinken Beine des Hirschen versucht hätte, seine Fortbewegungsmittel auf solche künstliche Beinkonstruktionen zu stellen, so würden wir uns wahrscheinlich heute noch mit der Lösung dieses Problems plagen, statt den Wagen, das Automobil und die Lokomotive konstruiert zu haben.

Der Aviatik verdanken wir, so sagte der Vortragende, daß sie unser Selbstbewußtsein gesteigert hat, indem sie uns den Beweis erbrachte, daß auch unsere Gesellschaft, die so gerne das Heldentum bloß vergangenen Geschlechtern nachrühmen wollte, im stande ist, heldenhafte Charaktere zu produzieren, die stets bereit

sind, für eine große Idee ihr Leben gerne in die Schanze zu schlagen. Durch den Fleiß der Erfinder und den Mut der Piloten werde man sicher in der Aviatik so ungeheure Fortschritte machen, daß sie noch in den nächsten Decennien zu einem Fortbewegungsmittel allgemeiner Natur werden dürfte. Die Schwarzseher, welche der gegenteiligen Ansicht sind, urteilen nicht aus Überlegung; denn, wie man sieht, sind es stets ein und dieselben Leute, welche vor 16 Jahren die Möglichkeit des mechanischen Fluges überhaupt in Abrede stellten, die ersten gelungenen Flugversuche als wertlose Spielerei bezeichneten und jetzt, da man 6000 *m* hoch fliegt, Tausende von Meilen in einem Zuge zurücklegt und schon bei Winden fliegt, bei welchen sich die Vögel nicht in die Luft wagen, wieder behaupten, man sei in der Aviatik jetzt auf den toten Punkt gelangt. Diese Ansicht entspricht also nicht einer Erkenntnis oder einer Gedankenarbeit, sondern viel eher einer ganz persönlichen Gemütsverfassung, welche nicht mit der Logik, sondern vielleicht mit dem Verdauungszustand zusammenhängt.

Der Vortragende schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis auf das Streben der Menschheit, vor keinen Schwierigkeiten Halt zu machen; wenn wir einmal den Luftraum wirklich beherrschen, so werde die Menschheit hoffen, bis zu den Sternen zu gelangen.

RUND UM DIE ERDE.

An Monsterflügen ist heuer kein Mangel. Die ganz großen Projekte, wie Paris—China u. dgl., standen bisher immer nur auf dem Papier. Die Levanteflüge im vergangenen Winter haben nun gezeigt, daß man derlei Riesenunternehmen wenigstens stückweise schon verwirklichen kann, und so werden denn lustig die abenteuerlichsten Fernflüge geplant und ausgeschrieben.

Den Vogel schießt entschieden der Wettbewerb anläßlich der Panamaausstellung ab, welcher eine Erdumsegelung im Flugzeug verlangt. Die Leitung der genannten Ausstellung hat bei einer Bank in San Francisco 150.000 Dollars als Garantie für die Preise deponiert; die Gesamtsumme der Preise aber soll das Dreifache erreichen. Der erste Preis allein soll mindestens 100.000 Dollars betragen. Die Route ist bereits festgelegt, sie führt von San Francisco über Denver und St. Louis nach New York; der Flug über den Atlantischen Ozean wird auf den Rat Orville Wrights voraussichtlich aufgegeben; es soll den Fliegern erlaubt werden, auf dem Dampfer über den Atlantik zu reisen. In Europa führt die Route von London über Paris und Berlin nach Moskau, dann über Tomsk nach Wladiwostok; für den Flug von Asien nach Amerika wurde, da die Route Kamtschatka—Sibirien—Alaska mit den Schwierigkeiten eines Fluges über das 1500 *km* weite, zerklüftete und öde Bergland von Alaska unmöglich ist, die Route Commander Island—Beringsee—Sitka (Alaska) gewählt, die allerdings 2000 *km* weit über offene See führt; von Sitka geht die letzte Etappe der Küste entlang nach San Francisco.

In 120 Tagen muß die ganze Strecke von rund 33.000 *km* bewältigt werden. Der Weltflug wird von dem Deutsch-Amerikaner Kruckmann organisiert, der für die Errichtung von Depots in Zwischenräumen von 500 *km* Sorge trägt.

Nach diesem Riesenprojekt ist der Atlantikflug zu erwähnen, den das englische Blatt »Daily Mail« ausgeschrieben und wofür es 10.000 Pfund Sterling dem Königlich englischen Aëro-Klub überwiesen hat. Der Ozeanflug muß innerhalb 72 Stunden vollführt werden. Er kann sowohl von der englischen zur amerikanischen Küste oder umgekehrt unternommen werden. Die Konkurrenten haben dem Königlich englischen Aëro-Klub den gewählten Abflugsort sowie möglichst genau die in Aussicht genommene Landungsstelle bekanntzugeben. Jeder Start muß unter der offiziellen Kontrolle eines Zeitnehmers des Königlich englischen Aëro-Klubs erfolgen. Der Wettflug darf nur mit einem einzigen Apparat ausgeführt werden. Reparaturen unterwegs sind gestattet. Vor dem Abflug ist der Apparat derart zu plombieren, daß er nach vollendeter Luftreise bei der Landung indentifiziert werden kann. Jeder Zwischenaufenthalt muß auf dem Wasser erfolgen. Der Abflug kann sowohl vom Festlande wie vom Meere aus stattfinden, in diesem Falle aber muß der Bewerber die Küstenlinie in vollem Fluge überqueren. Die Ankunft kann ebenfalls auf dem Festlande oder auf dem Meere erfolgen. Sollte der Pilot an irgend einer Stelle genötigt sein, den Flugapparat zu verlassen und an Bord eines Seefahrzeuges zu gehen, so hat der Weiterflug möglichst genau von jener Stelle aus wieder aufgenommen zu werden, wo der Flug unterbrochen wurde.

Der Königlich englische Aëro-Klub hat bereits eine Nennung zu dem Atlantikflug erhalten, und zwar von Mr. Rodman Wanamaker, dem Sohne eines bekannten Großkaufmannes aus Philadelphia. Das Wasserflugzeug soll von Leutnant Porte, einem amerikanischen Flieger, gesteuert werden. Als Ausgangspunkt ist Neufundland gedacht, der Landungspunkt soll an der irländischen Küste liegen. Die Distanz würde 3025 *km* betragen.

Ferner ist als Monsterflug der Orient-Wettbewerb der französischen Ligue Nationale Aérienne zu nennen, wofür bis jetzt 55.000 Francs zur Verfügung stehen. Die Bewerbsflüge sollen von Paris aus über Konstantinopel nach Kleinasien und über Syrien nach Ägypten führen, also drei Erdteile berühren. Es werden folgende Etappenpreise zur Verteilung gelangen: Paris—Wien 10.000 Francs, weiter bis Bukarest 10.000 Francs, von hier bis Konstantinopel 10.000 Francs, bis Smyrna 5000 Francs, bis Port-Said 5000 Francs und schließlich nach Heliopolis bei Kairo 15.000 Francs. Für diese Wettflüge kommt aber auch die Coupe Pommery in Betracht, die, wie man weiß, heuer für die größte Distanz zurückgelegt wird, die im Überlandflug innerhalb 36 Stunden durchmessen wird. Die beiden Semestralpreise der Coupe Pommery betragen zusammen 20.000 Francs. Und mit diesen Preisen kann weiter der Fernflugpreis der Gemeinde von Paris, 5000 Francs, kumuliert werden.

Der letzterwähnte große Fernflug ist jedenfalls der vernünftigste unter den dreien. Er bewegt sich durchaus in den Grenzen des ohne übermäßige Gefahr und Schwierigkeit Möglichen. Der Nutzen der anderen beiden Wettbewerbe steht aber ganz gewiß nicht in gesundem Verhältnis zu ihren Aufwendungen und Anforderungen.

DIE SCHLEIFENFLIEGER.

Seit Adolphe Pégoud die aufsehenerregende Wendung in der Flugkunst hervorgebracht hat, sind ihm zahlreiche kühne Flieger gefolgt. Die Zahl der Schleifen- und Verkehrtflieger ist erstaunlich rasch gestiegen und nimmt von Woche zu Woche noch zu. Bald wird ihre Zahl ein halbes Hundert betragen. Bis jetzt zählt man ihrer vierundvierzig. Nach Nationen geordnet, ergeben sie folgende Gruppen:

Frankreich: 1. Pégoud, 2. Chevilliard, 3. Chanteloup, 4. Perreyon, 5. Garros, 6. Poirée, 7. Poulet, 8. Gnillaux, 9. Galtier, 10. Gilbert, 11. de Lareinty-Tholozan, 12 Baron Pasquier, 13. Pecquet, 14. Montmain, 15. Deroye, 16. Blöot, 17. Grazioli, 18. Guinard, 19. Léger, 20. Pierron, 21. Casedet, 22. Lenoir, 23. Bill, 24. Legagneux, 25. Leutuant Gaubert, 26. Plantier.

Rußland: 1. Lentnaut Nesterow, 2. Effimoff.

England: 1. Hucks, 2. Lee Temple, 3. Hamel, 4. Crawsey, 5. Lord Grosvenor.

Belgien: 1. Hanouille, 2. Olieslaegers.

Schweiz: 1. Domenjos, 2. Audemars, 3. Borrer.

Amerika: Lincoln-Beachy.

Italieu: 1. Manissero, 2. dal Mistro.

Peru: Bielovacic.

Paraguay: Pettironi.

Deutschland: Tweer.

Vier von diesen vierundvierzig Aviatikern haben den Tod gefunden, nämlich Perreyon, Lee Temple, Hanouille und Borrer. Die beiden letzteren sind bestimmt infolge der Kunststücke verunglückt; bei den erstgenannten beiden scheint die Katastrophe unabhängig davon eingetreten zu sein.

Mit Ausnahme von Gustav Tweer, der einen besonders gebauten Grade-Eindecker benützt, haben alle Kehrtflieger französische Apparate. Sämtliche Flugzeuge sind Eindecker, mit Ausnahme jener von Chevilliard, Chanteloup, Poirée, L. Beachy, Poulet, Galtier, Bill und Plantier, die auf Doppeldeckern fliegen.

Von dem algerischen Piloten Ehrmann werden zwar Schleifenflüge berichtet, anderseits aber in Abrede gestellt, weshalb er in obige Liste nicht aufgenommen wurde.

HÖHENWELTREKORDS.

LINNEKOGEL FLIEGT 6300 METER HOCH!

Einer der stolzesten, meistumstrittenen Weltrekords des Flugsports ist jetzt zum ersten Male in deutsche Hände gewandert, nachdem er mit wenigen Unterbrechungen französischen Fliegern gehört hatte. Es ist der Höhenrekord im Alleinflug. Sein letzter Inhaber war Georges Legagneux, der am 27. Dezember 1913 die Höhe von 6120 *m* erklomm. Diesen Rekord hat am 31. März der scheidige Pilot Linnekogel in Johannisthal übertroffen, indem er 6300 *m* hoch flog.

Auf einem 100pferdigen Rumpler-Militäretudecker Typ 1914 — demselben Flugzeug, mit dem er wenige Tage vorher den Weltrekord zu zweit geschaffen — stieg Linnekogel am 31. März um 4 Uhr 42 Minuten vom Flugplatz Johannisthal auf. Da er in Höhen zu gelangen vorhatte, die Aviatiker noch nicht erreicht haben, versah er sich mit Sauerstoff, den er von 5500 *m* an gebranchte. Die Maschine stieg sehr rasch. Schon in etwa 4500 *m* Höhe sah der Pilot nichts mehr von der Erde und wußte nicht, wo er sich befinde. Endlich bemerkt er einen schimmernden, bläulichen Fleck durch Wolken und Dunst. Es war der Müggelsee. Als sich Linnekogel zur Landung entschloß, zeigte sein Barograph zwischen 6300 und 6400 *m* an. Da es zur Anerkennung eines Höhenweltrekords schon genügt, daß er 150 *m* besser als der alte ist, hatte Linnekogel die Gewißheit, seinen Vorsatz erfüllt zu haben, und ging im Gleitflug zur Erde.

Auch der unermüdliche Garaix hat wieder neue Weltrekords im Hochflug geschaffen, und zwar mit acht und mit neun Passagieren. Das Flugzeug war der bekannte Schmitt-Militärapparat.

Am 28. März erreichte Garaix zu Chartres mit acht Fluggästeu in 44 Minuten 1550 *m* Höhe. Er führte 150 *l* Benzin, 40 *l* Öl mit sich; die getragene Last betrug 758 *kg*.

Am 31. März stieg Garaix mit neun Passagieren auf, was mit 150 *l* Benzin und 40 *l* Öl eine Nutzlast von 833 *kg* darstellte. Er erreichte eine Höhe von 1000 *m* in 22:30, und da er von 1200 *m* ab die Neigung der Zelle nicht über acht Grad vergrößern wollte, stieg er fernerhin weniger schnell hoch und erreichte schließlich in 59 Minuten eine Höhe von 1580 *m*. Er ging darauf mit abgestelltem Motor im Gleitflug in großen Spiralen zur Erde nieder, was neun Minuten dauerte.

DER STERNFLUG NACH MONACO.

Die für Flugzeuge nenartige Konkurrenz mit dem Ziel Monaco, ein Sternflug, vereinigte etliche der namhaftesten Flieger, wie z. B. Garros, Brindejonc des Monlinals, Gilbert, Hirth, Legagneux, Stoeffler, Prévost, Molseau etc. Die Veranstaltung ist im großen ganzen ein Wettkampf zwischen Frankreich nud Deutschland; sonstige Internationalität ist nicht zu spüren.

Die zulässigen sieben Routen, die Strahlen des »Sternes« sind folgende:

1. Paris—Monaco 1293 *km*, bestehend aus: Rundflug in Bnc 24 *km*, Buc—Angerv 245 *km*, Angers—Bordeanx 296 *km*, Bordeaux—Marseille 518 *km*, Seeflug Marseille—Monaco (mit Zwischenlandung in Tamaris) 210 *km*.

2. London—Monaco 1293 *km*, bestehend aus: London —Calais 167 *km*, Calais—Dijon 462 *km*, Dijou—Marseille 454 *km*, Seeflug 210 *km*.

3. Brüssel—Monaco 1293 *km*: Brüssel—Calais 167 *km*, Calais—Dijon 462 *km*, Dijou—Marseille 454 *km*, Seeflug 210 *km*.

4. Gotha—Monaco 1293 *km*: Rundflug in Gotha 50 *km*, Gotha—Frankfurt 171 *km*, Frankfurt—Dijou 408 *km*, Dijon—Marseille 454 *km*, Seeflug 210 *km*.

5. Madrid—Monaco 1293 *km*: Rundflug in Madrid 9 *km*, Madrid—Vitoria 285 *km*, Vitoria—Bordeaux 271 *km*, Bordeaux—Marseille 518 *km*, Seeflug 210 *km*.

6. Mailand—Monaco 1293 *km*: Rundflug in Mailand 75 *km*, Mailand—Padua 205 *km*, Padua—Rom 393 *km*, Rom—Genua 405 *km*, Seeflug Genua—Antibes—Monaco 210 *km*.

7. Wien—Monaco 1293 *km*: Rundflug in Aspern 7 *km*, Aspern—Budapest 213 *km*, Budapest—Padua 607 *km*, Padua—Genua 266 *km*, Seeflug 210 *km*.

Der große Europaflieger Brindejonc das Moulinais setzte sich am 2. April auf der fünften Route, das ist von Madrid aus, um 5 Uhr 53 morgens in Bewegung. Er benützte einen Morane-Sanlnier-Eindecker. Er gelangte um 10 Uhr 10 nach Vitoria, um 12 Uhr 30 nach Bordeanx, 6 Uhr 47 nach Marseille. Am 3. April bewältigte er zwischen 11 Uhr 15 und 2 Uhr 24 die Seestrecke. Zur Landoute hat er genau 12 : 53 : 18, zur Seeronte 3 : 09 : 10 gebraucht.

Moineau, der einen Bréguet-Apparat benützte, fuhr auf der ersten Route am 2. April um 6 Uhr 18 von Buc ab, war um 9 Uhr 35 in Augera, von wo er sehn Minuten später nach Bordeaux flog. Am 3. April machte er Bordeaux—Montanbau, am 4. April Montanban—Lezignan, am 6. April Lezignan—Marseille. Bei Tamaris verunglückte er und schied aus dem Rennen.

Ganz famos ließ sich der Flug des Deutschen Hellmut Hirth an. Hirth verließ Gotha mit einem Fahrgast am 4. April um 4 Uhr 26 morgens, war um 6 Uhr 28 in Frankfurt, um 11 Uhr 15 in Dijon und am 4 Uhr 4 schon in Marseille, hat also die ganze Landstrecke in weniger als zwölf Stunden bewältigt. Er benützte einen Albatros-Doppeldecker. Von Marseille aus flog er am 6. April weiter, verunglückte jedoch. Den Bestimmungen gemäß mußte er Marseille bis 9 Uhr früh verlassen haben. Da das Meer am Strande vor dem Borelli-Park zu angeregt war, hatte Hirth sein 150 H. P. Albatros-Benz-Wasserflugzeug in den alten Hafen von Marseille schleppen lassen. Hier stieg er mit seinem Passagier Schlieer um 8 Uhr 45 in Gegenwart zahlreicher Zuschauer auf, erreichte bald eine Höhe von 300 *m* und überflog 8 Uhr 55' die Startlinie im Park Borelli. Das Wetter war schön, es wehte aber ein heftiger Wind In der 47 *km* entfernten Bucht von Tamaris, dem Hafen von Toulon, führte Hirth eine Zwischenlandung aus. Der Albatros-Doppeldecker traf um 9 Uhr 15 vor Tamaris ein und setzte sich auf das Wasser. Als die Maschine aber wieder aufsteigen wollte, überschlug sie sich, so daß Hirth und sein Passagier in die See geschleudert wurden. Glücklicherweise befand sich eine Fischerbarke in der Nähe, die sofort herbeieilte und die Verunglückten aufnahm. Man nimmt an, daß die Ursache des Überschlagens ein Fischernetz gewesen sei, in das das Flugzeug geriet.

Am 11. April verließ Ernst Stoeffler Gotha. Sein Flug endigte in Villeneuve-les-Avignon.

Am 13. April entriß Roland Garros seinem Vorgänger Brindejonc die Anwartschaft auf den ersten Preis. Er bewältigte die Strecke Monaco—Buc (1293 *km*) in 12 Stunden 23 Minuten.

Die Klassifizierung dürfte also wohl diese bleiben: 1. Roland Garros, 2. Brindejonc des Monlinais.

DEUTSCHE LUFTVERKEHRSORDNUNG.

Am 1. Januar 1914 ist in Deutschland die Luftverkehrsordnung des Deutschen Luftschiffer-Verbandes in Kraft getreten. Sie ist nicht Gesetz, sondern Vorschrift des Verbandes; als solche hat sie aber immerhin große praktische Bedeutung, nmsomehr, als sie erwarten ist, daß die Behörden sich ihrerseits an das Muster dieser Verkehrsordnung anlehnen werden.

Den neuen Vorschriften nach muß vor allem jedes Luftfahrzeug mit einem Erkennungszeichen versehen sein. Dieses Zeichen besteht: *a*) Für Freiballone aus dem von einem Kreis nmschlossenen Buchstaben D (D-Deutschland) zur Bezeichnung der Landesangehörigkeit und aus Namen oder Buchstaben oder Ziffern; das Kennzeichen ist unter dem Äquator des Ballons anzubringen, und zwar das D unter der Namensbezeichnung; *b*) für Motorluftschiffe aus Namen oder Buchstaben oder Ziffern, die am Bug des Luftschiffes unter der Mittellinie des Luftschiffkörpers auf beiden Seiten anzubringen sind; außerdem hat das Luftschiff zur Bezeichnung seiner Landesangehörigkeit die deutsche Flagge in der Größe von mindestens 3 × 1 *m* zu führen; *c*) für Flugzeuge aus dem von einem Kreis umschlossenen Buchstaben D und einem oder mehreren Buchstaben. Die Kennzeichen sind an der unteren Seite der beiden unteren Tragflügel so anzubringen, daß sie in der Flugrichtung, und zwar auf dem rechten Tragflügel umgekehrt zu dem auf dem linken Tragflügel stehen. Die Kennzeichen müssen in schwarzer oder roter Balkenschrift ausgeführt sein und eine Schrifthöhe von mindestens 65 *cm* und eine Strichstärke von mindestens 10 *cm* bei allen Luftfahrzeugen haben, wobei die Zahlen 6 und 9 mit einem Punkt zu versehen sind. Der D. L.-V. trägt das Fahrzeug mit dem Kennzeichen in seine Listen ein und erteilt dem Eigentümer eine Eintragungsbescheinigung.

Betreffs der Materialprüfung sind für Freiballone und Motorluftschiffe mehrere Bestimmungen getroffen worden: Jeder Freiballon hat während der Fahrt ein Zeugnis nach vorgeschriebenem Muster mitzuführen, aus der, daß der Ballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer Prüfung durch einen Sachverständigen des D. L.-V. unterzogen worden ist. Dieses Zeugnis hat ein Jahr Gültigkeit. Jedes Luftschiff, das in Betrieb genommen wird, hat während der Fahrt ein Revisionsbuch nach vorgeschriebenem Muster mitzuführen, in welches der verantwortliche Führer des Luftschiffes einzutragen hat, wann und wie die einzelnen Teile des Luftschiffes einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit unterworfen worden sind.

Luftfahrzeuge, mit denen, bevor sie endgültig in Betrieb genommen werden, Probefahrten ausgeführt werden, haben während dieser Probefahrten an Stelle des regulären Kennzeichens das folgende zu führen: *a*) Luftschiffe am Heck eine orangefarbene Flagge in der Größe von 3 × 1 *m*, *b*) Flugzeuge an jeder Seite des Flugzeuges an gut sichtbarer Stelle eine orangefarbene „Flagge in der Größe von 40 × 60 *cm*.

In großer Ausführlichkeit behandeln die Paragraphe 12—45 die Erwerbung der Führerszengnisse. Grnndsätlich stimmen die Vorschriften mit denen der Fédération Aéronautique überein, nur sind sie verschiedene Mehrforderungen. Als Beispiel der Genauigkeit der Bestimmungen seien einige Paragraphe ans den Vorschriften für die Erwerbung des Freiballonführerdiploms angeführt:

17. Die Anmeldung zur Ansbildung als Ballonführer hat beim Vorstand eines Luftfahrtvereines nach Ausführung von mindestens einer Ballonfahrt zu erfolgen.

18. Für die Zulassung als Führeranwärter ist die Teilnahme an weiteren drei Fahrten bei verschiedener Witterung erforderlich.

19. Hiernach kann das Gesnch um Anerkennung als Führeranwärter dem Vereinsvorstand eingereicht werden. Dem Gesnch sind beizufügen: *a*) das Führerbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, in welchem alle Fahrten eingetragen und vom jeweiligen Führer beglaubigt sein müssen; *b*) Nachweis, daß mindestens zwei Fahrten mit Leuchtgas ausgeführt worden sind; *c*) Nachweis über die Befähigung, die nötigen Instrumente abzulesen und atmosphärische Verhältnisse — Wetterlage — nach Wetterkarte und eigener Beobachtung zu beurteilen; *d*) ein vom Vertrauensarst des Vereines ausgestelltes Zengnis nach den Vorschriften des D. L.-V. für die ärztliche Untersuchung (Anlage).

20. Der Vereinsvorstand entscheidet nach Anhörung der Führer über die Anerkannung als Führeranwärter oder stellt weitere Anforderungen.

21. Nach Erneunung zum Führeranwärter sind noch drei Fahrten durchzuführen, darunter eine Alleinfahrt von wenigstens einer Stunde Dauer und zwei Fahrten unter verschiedenen, von demselben Vereinsvorstande zu ernennenden oder zu billigenden Führern, die dem Vorstande Bericht über das Verhalten das Anwärters einzureichen haben. Es ist besonders zu beschelnigen, daß der Anwärter die Landung, das Entleeren der Hülle, das Verpacken des Ballonmaterials und der Instrumente selbständig durchgeführt hat. Alle Fahrten hat der Anwärter in sein Führerbnch einzutragen und darüber eingebende Fahrtberichte mit Barogramm vorzulegen. In den sieben Fahrten muß eine Nachtfahrt enthalten sein; eine der Fahrten muß in der Zeit vom 1. Juni bis 31. August, eine zweite in der Zeit vom 1. Dezember bis Ende

Februar ausgeführt sein. Wünschenswert ist, daß bei einer Fahrt eine Zwischenlandung nachgewiesen werden kann.

22. Der Vereinsvorstand läßt durch einen besonderen Ausschuß den Anwärter prüfen: *a*) ob er die zur Führung eines Freiballons nötigen theoretischen Kenntnisse besitzt; *b*) ob er das Kleben der Reißbahn, Nachnetzen, Fertigmachen und Füllen eines Ballons sowie einen Aufstieg ohne Hilfe eines Sachverständigen zu leiten und die erforderlichen Handgriffe persönlich zu machen versteht; *c*) ob er die einschlägigen Bestimmungen der Fédération Aéronautique Internationale und des Deutschen Luftfahrer-Verbandes sowie die Sondervorschriften seines Vereines kennt.

23. Zu Ballonführern dürfen nur solche Führeranwärter ernannt werden, die mindestens zweimal das Füllen und Ablassen eines Ballons unter Aufsicht eines Beauftragten des Fahrtenausschusses selbständig geleitet haben und hierüber eine Bescheinigung des Fahrtenausschusses besitzen.

Nach Erfüllung aller Bestimmungen kann der Bewerber, der wenigstens 21 Jahre alt sein muß, seine Ernennung zum Freiballonführer beim Verein beantragen. Der Vorstand kann aber die Ernennung noch von weiteren Bedingungen abhängig machen.

Die Erlangung des Lenkballonführerdiploms hängt, abgesehen von verschiedenen praktischen und formellen Erfordernissen, auch von einer theoretischen Prüfung ab, die sich auf folgende Gegenstände erstreckt: *a*) Wetterkunde, Physik der Gase und der Atmosphäre; *b*) Kartenlesen; *c*) Navigation, einschließlich Ausführung von Ortsbestimmungen; *d*) Instrumentenkunde; *e*) Konstruktion des Luftschiffes; *f*) allgemeine technische Kenntnisse, im besonderen Materialienkunde, *g*) Motorenkunde im Umfange der für die Motorwagenführer geltenden polizeilichen Vorschriften; *h*) Kenntnis der allgemeinen gesetzlichen sowie der Sonderbestimmung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes und der Fédération Aéronautique Internationale über Luftschiffahrt; außerdem ist erwünscht: *i*) Kenntnis der Verständigung mittels Morse-Alphabets.

Ein bedeutender Abschnitt der Verkehrsordnung ist den Ausweichregeln gewidmet. Sie lauten in den Hauptpunkten wie folgt:

Ein Motorluftfahrzeug hat sich stets in mindestens 100 *m* Entfernung von jedem anderen Luftfahrzeug zu halten, und zwar in jeder Richtung im Raum, wobei besondere Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß Luftschiffe während der Fahrt Antennen der funkentelegraphischen Stationen bis zu 100 *m* Länge anshängen haben.

Sobald ein Motorluftfahrzeug und ein Freiballon in solchen Richtungen fahren, daß deren Beibehaltung Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß das Motorluftfahrzeug dem Freiballon aus dem Wege gehen.

Sobald zwei Motorluftfahrzeuge sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe entgegengesetzter Richtung so nähern, daß die Aufrechthaltung Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß jedes seinen Kurs nach rechts (Steuerbord) ändern, damit sie einander an der linken (Backbord-) Seite passieren. Diese Vorschrift findet nicht Anwendung, wenn zwei Motorluftfahrzeuge, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei voneinander passieren müssen. Sehen sie dabei einander an ihrer rechten (Steuerbord-) Seite, so haben beide ihren Kurs so zu ändern, daß der Querabstand mindestens 300 *m* beträgt.

Sobald die Kurse zweier Motorluftfahrzeuge sich so kreuzen, daß deren Beibehaltung Gefahr des Zusammenstoßes mit sich bringt, muß dasjenige Motorluftfahrzeug, welches das andere an seiner rechten (Steuerbord-) Seite sieht, solange nach rechts ausweichen, bis es das andere an seiner linken (Backbord-) Seite sieht.

In allen Fällen, wo nach diesen Vorschriften einen von zwei Luftfahrzeugen dem andern aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten. Wenn jedoch infolge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen zwei Fahrzeuge einander so nahe gekommen sind, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Luftfahrzeuges allein nicht vermieden werden kann, so soll auch das andere Luftfahrzeug so manövrieren wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist; es soll dabei, zum Beispiel, wenn die Umstände es gestatten, das höher befindliche Luftfahrzeug nach oben, das tiefer befindliche nach unten ausweichen.

Jedes Motorluftfahrzeug, welches nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen.

Ohne Rücksicht auf irgend eine dieser Vorschriften muß jedes Motorluftfahrzeug beim Überholen eines anderen Luftfahrzeuges dem letzteren aus dem Wege gehen, wobei es, sofern das Überholen links geschieht, einen Abstand von mindestens 300 *m* von dem anderen einzuhalten hat. Vermag das überholende Motorluftfahrzeug nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der oben bezeichneten Stellung zu dem anderen Luftfahrzeug befindet, so muß es sich als das überholende Luftfahrzeug betrachten und ausweichen.

Verschiedene Vorschriften über Lichter müssen bei Dunkelheit befolgt werden; während dieser Zeit ist die Verwendung von Scheinwerfern nur unter der Bedingung gestattet, daß diese nicht mit den vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

Lichter, die von einem auf der Fahrt befindlichen Motorluftschiff geführt werden müssen. — Jedes mit Eigengeschwindigkeit ausgestattete Luftschiff hat zu führen: *a*) Vorn ein helles weißes Licht, das seinen Schein ununterbrochen über einen Bogen von 220 Grad nach vorne, und zwar gleichmäßig nach rechts (Steuerbord) und links (Backbord) von seiner Mittellinie wirft; *b*) an der rechten Seite (Steuerbordseite) ein grünes Licht; *c*) an der linken Seite (Backbordseite) ein rotes Licht; *d*) die drei vorbezeichneten Lichter (weiß, grün und rot) müssen in jeder zu ihrem Wirkungsbereiche senkrecht gelegenen Ebene nach unten nnbegrenzt, nach oben mindestens bis zu 30 Grad sichtbar sein; *e*) die grünen und roten Seitenlichter müssen so abgeblendet werden, daß sie von rückwärts nicht gesehen werden können; *f*) das weiße Licht muß auf eine Entfernung von wenigstens vier, das rote und grüne auf eine solche von wenigstens 2 *km* bei dunkler Nacht und klarer Luft sichtbar sein; *g*) ein Luftschiff muß außerdem noch dauernd ein weißes Licht nach hinten zeigen. Dieses Licht muß auf eine Entfernung von wenigstens 2 *km* bei dunkler Nacht und klarer Luft sichtbar sein.

Lichter für Flugzeuge. — Die vorstehenden Bestimmungen über Lichter gelten auch für Flugzeuge mit der Einschränkung, daß diese nur eine Laterne besitzen müssen, die nach vorn und hinten weißes, nach rechts grünes, nach links rotes Licht zeigt.

Lichter für Freiballone. — Die Freiballone müssen eine Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand haben und es bei Annäherung eines anderen Luftfahrzeuges zeigen.

Manöver- und Schallsignale. — Wenn ein Motorluftschiff freiwillig gestoppt hat, so hat es eine deutlich sichtbare schwarze Kugel zu zeigen. Es bleibt im übrigen auch in diesem Falle den Vorschriften für in Fahrt befindliche Luftfahrzeuge unterworfen. Wenn es infolge von Havarien nicht mehr voll manövrierfähig ist, so hat es zwei deutlich sichtbare Kugeln zu zeigen, die senkrecht übereinander angebracht sind. In diesem Falle ist es wie ein Freiballon anzusehen. Bei Nacht zeigt ein Luftschiff in den beiden vorstehenden Fällen nur das weiße Licht und wird den Freiballonen gleichgeachtet.

Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, es mag Tag oder Nacht sein, müssen Luftschiffe nnunterbrochen starke Schallsignale geben. Die Freiballone haben sich unter gleichen Verhältnissen ebensolcher Schallsignale zu bedienen, wenn sie in die Nähe von Motorluftfahrzeugen kommen.

Landungs- und Notsignale. — Wenn ein Luftschiff sich zum Landen anschickt, hat es zu zeigen bei Tag unter der Gondel eine rote dreieckige Flagge, bei Nacht unter Beibehaltung seiner vorschriftsmäßigen Lichter ein weißes Blink- oder Schwenklicht.

Im Falle der Not sowohl über Land wie über Wasser hat ein Luftschiff zu zeigen bei Tag unter der Gondel eine rote dreieckige Flagge und die beiden übereinander befindlichen schwarzen Kugeln, bei Nacht unter Analöschung seiner Seitenlichter ein weißes Blink- oder Schwenklicht. Bei Tag und bei Nacht hat es außerdem Schallsignale abzugeben.

Ein Freiballon hat im Falle der Not zu zeigen bei Tag unter dem Korb eine dreieckige rote Flagge, bei Nacht ein bewegtes weißes Licht. Außerdem kann bei Tag wie bei Nacht von Schallsignalen Gebrauch gemacht werden.

Der 104. und letzte Paragraph der Luftverkehrsordnung ist die Strafbestimmung: Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Luftverkehrsordnung des D. L.-V. können mit Geldstrafen bis zu 500 M. oder mit vorübergehender oder dauernder Entziehung des Führerzeugnisses geahndet werden.

DER SCHICHT-FLUG.

An den Tagen vom 19. bis zum 26. April findet der Schicht-Flug durch Österreich-Ungarn statt. Im folgenden sei die Ausschreibung der Zusatzpreise mitgeteilt:

A. Städtepreis.

(Gestiftet von den Städten und Bezirken Nordböhmens, im Gesamtausmaße von höchstens 5000 K.)

Die Summe von 5000 K wird zu gleichen Teilen unter jene Bewerber verteilt, welche die Schleife Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt am ersten Tage ordnungsgemäß vollenden, mit der Maßgabe, daß kein Bewerber mehr als 2000 K erhalten kann.

Wird die Schleife am ersten Tage von weniger als vier Fliegern durchflogen, so werden 1000 K von obiger Gesamtsumme zu gleichen Teilen an jene Flieger verteilt, welche die Schleife am zweiten Tage durchfliegen. Wenn am ersten Tage kein einziger Flieger die Schleife durchfliegt, so gelangen am zweiten Tage insgesamt 3000 K zu gleichen Teilen zur Verteilung, mit der Maßgabe, daß kein Flieger mehr als 2000 K erhalten kann. Der nicht ausgezahlte Rest der Gesamtsumme von 5000 K fällt an die Stifter zurück.

Falls Verschiebungen in den Gesamtveranstaltungen eintreten, so werden auch bei Zuerkennung der Städtepreises sinngemäße Verschiebungen vorbehalten.

B. Preise des Deutschen Flugtechnischen Vereines in Mähren.

1. Preis 1000 K, gestiftet vom Präsidenten des Deutschen Flugtechnischen Vereines in Mähren, Herrn Justin Robert, 2. Preis 600 K. 3. Preis 400 K.

Diese Preise erhalten jene drei Flieger, welche die größte durchschnittliche Geschwindigkeit bei der Zurücklegung der Strecke Aspern—Prag—Theresienstadt—Brünn erreicht haben; jedoch muß diese Strecke am ersten Tage, an dem geflogen wird, in der Zeit zwischen 6 Uhr früh und 7 Uhr abends zurückgelegt werden.

In dem Falle, als keiner der Bewerber diesen Bedingungen entspricht, gelangen diese Preise nicht zur Verteilung und bleiben dem Deutschen Flugtechnischen Verein in Mähren zur Verfügung. Kommen nur ein oder zwei Bewerber für die Zuerkennung in Betracht, so gelangt in erster Linie der erste und dann der zweite Preis zur Auszahlung.

Bei der Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit wird die Strecke Aspern—Prag—Theresienstadt—Brünn mit 546 *km* in Rechnung gesetzt. Hierbei werden die Anfenthalte in den für Zwangslandungen vorgeschriebenen Stationen (Prag und Theresienstadt) sowie die zur Zurücklegung der Schleife nach Teplitz—Aussig benötigte Zeit nicht gerechnet.

—

Einige biographische Notizen über die für den Schicht-Flug angemeldeten Flieger dürften den Lesern willkommen sein:

Eugen Cibak, geboren am 15. Mai 1885 in Vukovac, Kroatien, hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Monoplan Saulnier abgelegt; ihm wurde das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 51 vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 7. Mai 1912 ausgestellt. Er wurde zum Schicht-Flug angemeldet von Cibak Frères, Pardubitz, auf einem Eindecker mit 100 H. P.-Argus-Motor. Als sein Passagier wurde Ingenieur Johann Kašpar genannt. Eugen Cibak nimmt am Schicht-Flug nuter Nr. 1 teil.

Ferdinand Konschel ist 27 Jahre alt und in Raab geboren. Er befaßte sich selbst durch mehrere Jahre mit der Konstruktion von Flugapparaten, die er aber mangels an geeigneten Flugmotoren nicht in die Höhe bringen konnte. Um sich in der Aviatik zu vervollkommnen, nahm er eine Stelle bei der Firma Jakob Lohner & Co. an, fand dortselbst reiche Betätigung und erwirkte ein Patent auf einen Geschwindigkeitswechsel während des Fluges. Unter den vielen Flügen, die er absolvierte, sind besonders folgende hervorzuheben: Am 25. Oktober 1913 machte er auf einem gewöhnlichen Schulapparat einen Flug unterhalb der Reichsbrücke; im Oktober-November 1913 Kunst- und Schauflüge in Hermannstadt; am 19. Januar bei 16 Grad Kälte einen Überlandflug Aspern —Wiener-Neustadt—Preßburg—Aspern; am 5. März 1914 Flug Aspern—Budapest und andere, im ganzen 416 Aufstiege. Er hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und ihm wurde das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 145 vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 26. September 1913 ausgestellt. Er wurde von der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft zum Schicht-Flug auf einem Etrich-Eindecker mit 90 H. P. Daimler- oder Hiero-Motor angemeldet. Ferdinand Konschel startet für den Schicht-Flug als Nr. 2.

Franz Reiterer, geboren am 31. Januar 1889 in Kindberg, Steiermark, hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und das Führerdiplom der F. A. I. am 12. Juni 1913 vom Deutschen Luftfahrer-Verband mit Bewilligung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs bekommen. Er wurde von der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft zum Schicht-Flug auf einem Etrich-Eindecker mit 100 H. P. Mercedes-Motor angemeldet. Franz Reiterer hat die Nr. 3.

Ingenieur Edmund Sparmann hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 152 vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 24. November 1913 erhalten. Er wurde von der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft zum Schicht-Flug auf einem Etrich-Eindecker mit 90 H. P. Daimler- oder Hiero-Motor angemeldet. Ingenieur Sparmann nimmt am Schicht-Flug unter Nr. 4 teil.

Alois Stiploschek, geboren am 3. April 1879 in Blaukensteiu, Steiermark, hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Monoplan Blériot abgelegt; ihm wurde das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 591 vom Aéro-Club de France mit Bewilligung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs am 24. August 1911 ausgestellt. Er wurde von der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft zum Schicht-Flug auf einem Lohner-Doppeldecker mit 90 H. P. Daimler- oder Hiero-Motor oder auf einem M. L. G. Pfeilflieger mit 80 H. P. Gnome-Motor, angemeldet. Alois Stiploschek hat in Deutschland eine große Anzahl von Konkurrenzen mit Erfolg bestritten. Unter anderen beteiligte er sich im letzten Jahre am Prinz Heinrich-Flug, flog die Etappe Koblenz—Karlsruhe, etwa 280 *km*, in der er als Letzter startete und als Erster landete. In der Frühjahrs-Flugwoche Johannisthal—Berlin wurde er Erster im Dauerflug, desgleichen nahm er an der Kieler Flugwoche teil, wo er Erster im Dauer- Belastungs- und Erkundungswettbewerb wurde, ebenso Erster im Überlandflug von 110 *km*. Auch in der Gelsenkirchener Flugwoche gewann er den ersten Preis im Dauerflug. Zu dem Völkerschlacht-Erinnerungsflug, Leipzig, landete er, von Berlin kommend, als Erster in Leipzig, wurde Zweiter im Dauer-flug und Erster beim Rückflug von Leipzig nach Berlin. Im Fluge »Rund am Berlin« gewann er den zweiten Preis; in der Herbstflugwoche den ersten Preis im Dauer- und ebenso im Schnelligkeitswettbewerb und Höhenpreis. Alois Stiploschek nimmt am Schicht-Flug als Nummer 5 teil.

Stephan Dobos, geboren zu Bekesgyula im Jahre 1892, befaßt sich seit 1911 mit der Aviatik, war bisher Pilot der Konstrukteure Michael Székely, Alexander Svachnlay und ist derzeit bei G. Prodam in Stellung. Dobos hat gelegentlich des Budapester Meetings, dann bei dem in Szombathely abgehaltenen Wettbewerbe, ferner durch einige gelungene Überlandflüge bereits recht schöne Erfolge erzielt. Dobos ist im Besitze des Führerdiploms der F. A. I. Nr. 9 des Ungarischen Aëro-Verbandes und nimmt am Schicht-Flug auf einem Monoplan mit 90 H. P. Aëro Daimler-Motor unter Nr. 6 teil.

Guido Prodam, diplomierter Apotheker, betrat die aviatische Laufbahn im Jahre 1911 und machte die ersten Versuche auf einem Horvát-Monoplan, legte am 30. Januar 1912 die Pilotenprüfung ab und erhielt das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 3 vom Ungarischen Aëro-Verband. Er überflog den Qnarnero und im Jahre 1911 absolvierte er einen Rundflug über der Hauptstadt Budapest. Er beteiligt sich am Schicht-Flug auf einem Prodam-Monoplan mit 65 H. P. Aëro-Daimler-Motor unter der Nr. 7.

Leopold Bartelt (Pseudonym) hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt; ihm wurde das Führerdiplom der F. A. I. vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 24. August 1912 ausgestellt. Er wurde von Jakob Lohner & Co. zum Schicht-Flug auf einem Lohner-Pfeilflieger-Doppeldecker mit 150 H. P. Austro-Daimler- oder Hiero-Motor angemeldet. Er hat die Lizenz Nr. 12 und nimmt am Schicht-Flug unter der Nr. 8 teil.

Mumb (Pseudonym) hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und erhielt das Führerdiplom der F. A. I. vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 28. September 1911. Er wurde von Jakob Lohner & Co. zum Schicht-Flug auf einem Lohner-Pfeilflieger-Doppeldecker mit 150 H. P. Austro-Daimler- oder Hiero-Motor angemeldet. Er hat die Lizenz Nr. 10 und nimmt am Schicht-Flug unter der Nr. 9 teil.

Ingenieur Viktor Wittmann hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und das Führerdiplom F. A. I. Nr. 110 vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 16. Juni 1913 bekommen. Er wurde von Jakob Lohner & Co. zum Schicht-Flug auf einem Lohner-Pfeilflieger mit 90 H. P. Austro-Daimler-Motor oder 80 H. P. Gnome-Motor angemeldet. Er fliegt unter der Nr. 10.

Raimund Karl Pitschmann wurde am 26. Juni 1881 in Hatzfeld, Ungarn, geboren und ist nach Wamberg in Böhmen zuständig. Er absolvierte das Maschinenbaugewerbe und war dann als selbständiger Monteur tätig. Später unterzog er sich der Maschinistenprüfung und war hernach Schiffsmaschinist sowie durch anderthalb Jahre Maschinist für 1000 H. P.-Maschinen bei der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft in Wien. Im Jahre 1906 legte er die Chauffeurprüfung ab und im August 1913 unterzog er sich auf einem Etrich-Eindecker der Pilotenprüfung. Er unternahm im Dieuste der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft insgesamt 415 Aufstiege mit diversen Apparaten, darunter zirka 30 mit Passagieren, vollführte im Herbste 1913 mit dem Schulapparat »Möven einen Überlandflug Wien—Preßburg—Wien mit Zwischenlandung in Preßburg und Schönau. Ihm wurde das Führerdiplom der F. A. I. Nr. 143 vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 18. September 1913 ausgestellt. Er wurde von J. A. Weiser & Sohn A.-G. zum Schicht-Flug auf einem Eindecker mit 90 H. P. Austro-Daimler-Motor angemeldet. Raimund Karl Pitschmann nimmt am Schicht-Flug unter der Nr. 11 teil.

Feldkirchen (Pseudonym), geboren am 2. Oktober 1886 in Graz, hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker abgelegt und erhielt das Führerdiplom der F. A. I. vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub am 29. September 1911. Er wurde von Alexander Klose zum Schicht-Flug auf einem Lohner-Pfeilflieger-Doppeldecker mit 85 H. P. Hiero-Motor angemeldet. Er hat die Lizenz Nr. 13 und im Schicht-Flug ebeufalls die Nummer 13.

MANNSCHAFTS-PILOTENKURS.

In unserer Armee werden von nun an, im Gegensatz zur bisherigen Gepflogenheit, systematisch auch Personen des Mannschaftsstandes zur Führung von Flugzeugen herangebildet werden.

Hinsichtlich der Auswahl der zu kommandierenden Leute aus den sich meldenden Bewerbern haben die Truppenkörper die Weisung erhalten, sich nach folgenden Gesichtspunkten zu richten: Moralische Eignung für einen Vertrauensposten, wie es der eines Feldpiloten ist; gute Kondnite; der Bewerber darf nicht wegen eines Vergehens oder Verbrechens ans gewinnsüchtigen Motiven gerichtlich vorbestraft sein. Die körperliche Eignung muß ärztlich in einem Garnisons- oder Truppenspital oder in einem Marodenhaus, speziell in bezug auf Augen, Ohren, Rachen, Nerven und Herz, konstatiert sein. Das Körpergewicht darf 80 *kg* nicht überschreiten. Schließlich wird die Kenntnis des Leseus und Schreibens in der Muttersprache, womöglich auch Deutsch, dann elementare Kenntnisse im Rechnen gefordert. Die geforderten Kenntnisse haben die Unterabteilungskommaudanten persönlich zu prüfen. In erster Linie ist jene Mannschaft zu berücksichtigen, die Kenntnisse in einer einschlägigen Profession besitzt, also Kunstschlosser, Motormechaniker und Kfzgtenrchauffeure. Die Leute dürfen das 26. Lebensjahr nicht überschritten haben und müssen ledigen Standes sein.

In bezug auf die Gebühren wurde verfügt, daß die Mannschaft nebeu den normal für die Mannschaft der Luftschifferabteilung systemisierten chargenmäßigen Gebühren noch eine eigene Dienstzulage bezieht, und zwar der Flugschüler 40 K, der Feldpilot 75 K monatlich.

Für eine Versorgung der durch Unfälle betroffenen Personen (und deren Angehörigen) sind gesetzliche Bestimmungen in Aussicht genommen. Bis dahin wird in jedem derartigen Falle die Aufbesserung der gegenwärtigen, allgemein gültigen Versorgnngsgebühren von den zuständigen Kommandos der kaiserlichen Guade empfohlen und befürwortet werden.

TODESÖPFER.

Am 30. März nachmittags unternahmen mehrere Militärflugzeuge auf dem Straßbnrger Flugplatz »Polygone Übungsflüge, die bei dem herrlichen Wetter Hunderte von Zuschauern boten. Als gegen ½5 Uhr ein Militäreindecker »L. V. G.« einen Flug unternommen hatte nnd zur Landnug schreiten wollte, begegnete er mitten auf dem Flugplatze einem Eindecker. Da der Führer des Doppeldeckers fürchtete, daß ein Zusammenstoß erfolgen könne, lenkte er seinen Apparat schleunigst der Flughalle zu nnd es gelang ihm auch, unmittelbar über den Eindecker hinwegzukommen. Dabei hatte seine Flugmaschine aber das Gleichgewicht in so bedenklicher Weise verloren, daß sie aus 20 *m* Höhe zu Boden stürzte. Der Führer, Leutnant Schnis, trug geringe Abschürfungen am Kopfe und einen leichten Unterschenkelbruch davon. Dagegen erlitt der als Beobachter mit aufgestiegene Hauptmann Reinhardt vom 70. Infanterieregiment, der eben erst von seiner Garnison augekommen war und den ersten Aufstieg unternommen hatte, sehr schwere innere Verletzungen. Er wurde sofort im Autonobil nach dem Lazarett übergeführt, starb aber bereits unterwegs, ohne das Bewußtseia wiedererlangt zu haben.

Am 31. März wurde ein unvorsichtiger Neugieriger durch die Propellerschraube eines Flugzeuges getötet. Der Flieger Schätz, der von München bis Wilhofen in der Pfalz gefloqen war und auf dem Rückflue in Frontenhausen eine Notlandnng vorgenommen hatte, ernchte dort mehrere umstehende Männer, den Apparat vor der Abfahrt zu halten. Der Propeller war schon angetrieben, als plötzlich ein junger Mann unter den Apparat lief. Dem Unvorsichtigen wurde der Kopf vom Rumpfe getrennt.

Am 1. April stürzte auf dem Flugplatz Mirafiori bei Turiu der Fliegeroffizier Griffa mit einem Blériot-Eindecker ab und blieb tot liegen.

Am gleichen Tag verlor der bekannte Flieger Emile Védrines, der Bruder von Jules Védrines, bei Reims das Leben. Er hatte sich um 3 Uhr bei schönem Wetter in die Luft erhoben. Er beschrieb auf seinem Ponnier-Eindecker kurze Kreise und führte eben eine sehr gewagte Wendung durch, als sein Apparat auf einem Flügel niederglitt. In noch etwa 20 *m* Höhe kippte der Eindecker völlig um und im nächsten Augenblick zerschellte er am Boden. Védrines wurde, schrecklich verstümmelt, tot unter den Trümmern vorgefunden. Der Unglückliche, der 27 Jahre zählte und sich später als sein Bruder Jules der Aviatik zugewendet hat, tat sich im Vorjahre gelegentlich des Gordon Bennett-Wettfluges zu Reims hervor.

Kaum eine Stunde nach Védrines' Unfall ereignete sich auf dem nahen Lagerfelde von Châlons abermals ein Todessturz, und zwar ein doppelter, Der Aviatiker Pierre Testulat war hier mit einem Fahrgast, Klement Avigny, aufgestiegen. Der Zweidecker zog in geringer Höhe um den Flugplatz, als er von einem heftigen Windstoß gegen einen eisernen Pfosten geschleudert wurde. Infolge des Anpralles fing der Benzinbehälter Feuer. Der Apparat fiel, in Flammen gehüllt, zu Boden. Obgleich Hilfe schnell zur Hand war, gab es doch nichts mehr zu retten. Unter den glühenden Resten des Apparates holte man die bereits bis zur Unkenntlichkeit verkohlten Leichen hervor.

Am 2. April stürzte auf dem Militärflugplatz von Schleißheim bei München ein Militärflugzeug aus 30 *m* Höhe ab. Der Pilot, Oberleutnant Raucht, der verhältnismäßig günstig fiel, erlitt einen Oberschenkelbruch und Kontusionen. Der 27 Jahre alte Leutnant Walter Lankmeyer, der als Passagier mitflog, wurde vom Motor erschlagen. Der Unfall wird daraf zurückgeführt, daß irgend ein Gegenstand in den Propeller geriet, wodnrch dieser zertrümmert wurde. Durch die scharfen Splitter wurden die Drähte zerrissen und auf diese Weise kam es zum Absturz.

Am 8. April ist der englische Militärflieger Deane auf dem Flugfelde von Brooklaud bei London abgestürzt und war sofort tot.

NOTIZEN.

DER HERAUSGEBER unseres Blattes hat seine Stelle als Ehrenpräsident des Aëro-Klubs zurückgelegt.

DIE FUCHSFAHRT des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs mußte uenerlich auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

IN DER TÜRKEI soll das militärische Flugwesen der Leitung eines französischen Offiziers überantwortet werden.

SALMET flog am 28. März wieder einmal mit einem Passagier auf einem Blériot-Eindecker von Paris nach London. Eine diesmalige Fahrtunterbrechung machte er in Folkestone.

MARGARETE GROSSE, die bekannte deutsche Ballonfahrerin, hielt am 16. April auf Einladung des Österreichischen Alpenklubs im Wiener Neuen Konzerthaus einen Vortrag über ihre Balloureisen.

DAS VERBOT, in Flugzeugen Paris zu überfliegen, wurde wieder aufgehoben, mit der Einschränkung, daß die Flieger unter keinen Umständen irgend welche Kunststücke à la Pégond über der Stadt ausführen dürfen.

KOMMERZIENRAT WILHELM OPEL, der Mitinhaber der bekannten Automobilwerke, hat der Technischen Hochschule in Darmstadt 20.000 M. zur Förderung der Luftschiffahrt, insbesondere zur Vornahme von Versuchen, überwiesen.

SARI PETRAS, eine bekannte ungarische Operettenprimadonna, die in Londou häufig Auftritge in einer Flugmaschine mitmacht, will demnächst, nach Beendigung ihres Gastspieles im Londouer Dailytheater, in Gesellschaft des Aviatikers Croigh einen Flug von Londou nach Budapest unternehmen.

AUSSERORDENTLICH SCHNELL flogen am 6. April die deutschen Offiziere Leutnant Hesse und Hauptmann Feigel. Sie legten die Distanz von Hannover nach Berlin, d. i. etwa 300 *km*, auf einer 100pferdigen Stahltanbe in wenig mehr als einer Stunde zurück. Das Wetter war stürmisch und gewittrig.

DAS LUFTSCHIFF »SACHSEN«, das im Dienst der dentschen Marineluftschiffabteilung in Fuhlsbüttel stationiert ist, wird demnächst vorübergehend durch die »Hansa« ersetzt werden. An dem Tage des Austausches wird die »Sachsen« von Fuhlsbüttel nach Potsdam und die »Hansa« von Potsdam nach Fuhlsbüttel fahren.

MIT ZWÖLF PASSAGIEREN ist der russische Ingenieur Sikorsky, wie man aus Petersburg meldet, dort am 7. April 1560 *m* hoch geflogen. Unter den Passagieren befanden sich einige Mitglieder der Reichsdnma. Offizielle Angabeu über die genane Höhe sind noch abzuwarten.

IN MAROKKO haben zwei französische Militärflugzenge in mehreren Etappen eine Rnndfahrt über 1600 *km* vollführt. Die Piloten waren Leutnant Lalanne und Radisson; sie besuchten von Ondjda aus unter anderem die Posten Taurit, Merada und Guercif. In Meanu führte Lentnant Lalanne den Kadi der Stadt in die Lüfte.

IN CHALONS, auf dem Lagerfelde, verunglückte am 30. März der Zweidecker des Unterleutnants Marvillier. Er stürzte bei der Landnng ab, wobei ein Zylinder explodierte nnd der Apparat in Brand geriet. Obwohl der Flieger rasch nuter dem brennenden Flugzeug hervorgeholt wurde, hat er schwere Brandwnnden und eine Gehirnerschütterung erlitten.

IN BERN kämpfen folgende Konknrrenten im Wettbewerb der Schweizer Luftflotte, welcher zur Auswahl der Apparate für den Aukauf durch die Regierung führen soll: Ingold auf Aviatik-Doppeldecker (Mühlhausen), Banfeld auf Lohner-Doppeldecker (Wien), Rapp auf Schneider-Doppeldecker (Johannisthal), Blériot-Eindecker (Billancourt), Hanriot-Eindecker (Reims).

NACH PEKING will der deutsche Aviatiker Heinz Fleiderbann fliegen, nm den vom »Matiuu ausgesetzten Preis von 500.000 Francs zu gewinnen. Er flog nnächst am 6. April von Köln nach Paris. Von dort aus muß der Start des großen Ferufluges erfolgen. Die Route, die Fleiderbann einhalten will, lautet: Genna—Triest—Wieu —Warschau—Moskau—Petersburg—Transsibirische Bahn.

JANOIR hat von der russischen Regierung die Erlaubnis erhalten, einen Flug von Petersburg nach Peking zu unternehmen. Der Flieger, der mit der Organisation der russischen Militäraviatik betrant ist, hofft, die Distanz von etwa 12.000 *km* in einem Monat zurücklegen zu können. Er wird den Flug ohne Passagiere machen und einen russischen Aëroplan mit einem 80pferdigen Motor benutzen.

CHARLES RENARD, der Konstrukteur und Kommandant des ersten Lenkballons, der in Frankreich eine geschlossene Rundstrecke flog, erhält im Laufe dieses Jahres ein Denkmal in Chalais-Meudon, wo er lange als Leiter des militär-aëronautischen Etablissements seine verdienstvolle Tätigkeit entfaltete. Dreißig Jahre sind seit der denkwürdigen Fahrt des Luftschiffes »La France« verflossen.

IN MÜNCHEN, wo Pégoud anfangs April seine Künste zeigen wollte, ist ihm, wie man meldet, mit Rücksicht auf die seit der Maifeier Affäre gegen ihn herrschende Mißstimmung von der Polizei das Aufsteigen verboten worden. Man befürchtet, daß sich Demonstrationen gegen ihn erheben könnten. Das Verbot ist sowohl von der Provinzialregierung als auch vom Ministerium des Innern bestätigt worden.

IN BORK bei Berlin stieg am 1. April der deutsche Flieger Tweer zu 800 *m* Höhe auf und vollführte dann, nach dem Vorbilde Pégonds, einen S-Flug in vertikaler Richtung. Er schlug ein Saltomortale, flog einige Sekunden auf dem Rücken und landete glücklich. Sein Apparat ist ein Grade-Eindecker, der oben und unten gesonderte Fahrgestelle hat, so daß er auch eine Landung in verkehrter Lage gestatten würde.

IN FRANKREICH werden heuer die wichtigsten aviatischen Wettbewerbe, abgesehen von dem großen Levanteflug, folgende sein: 18. bis 20. April: Wettbewerb um den Schneider-Pokal für Wasserflugzeuge in Monaco; Ende Mai: Wettflug London—Paris—London; Ende Juli: Wasserflugzeugkonkurrenz in Deauville; 20. bis 27. September: Gordon-Bennett-Meeting; 4. bis 10. Oktober: Wasserflugzeugkonkurrenz an der Atlantischen Küste.

UNTER STARKER KÄLTE hatten Ende März zwei russische Aviatiker bei einem Höhenrekordversuch zu leiden. Der Flug fand bei Petersburg statt; Lenker des Flugzeuges war Geber Vlinsky, den ein Gefährte begleitete. In 3000 *m* Höhe fror der Vergaser der Maschine ein und als die Flieger unter allerlei Schwierigkeiten landeten, waren sie mit Schnee und Eis bedeckt und vollkommen bewegungsunfähig, so daß sie von ihren Sitzen gehoben werden mußten.

IN GENF fand bekanntlich eine Prüfung von Flugzeugen für das Schweizer Heer statt. Wie man meldet, hätten dabei besonders die deutschen Apparate gute Resultate erzielt, so daß die Kommission deren Anschaffung befürworten werde. Die Aviatik-Zweidecker haben sich als praktisch für den Beobachtungsdienst erwiesen. Die Garantieschlichkeit des Motors wird übrigens auch bei dem Schneider-Eindecker hervorgehoben, für den Oberst Audeoud aus Genf eingenommen ist.

DAS FLUGFELD THALERHOF bei Graz ist nahezu fertig. Die letzten Vorarbeiten sind nun der Inseneinrichtung der neuen Luftschifferkaserne und den Hangars gewidmet. Die Übergabe des Flugfeldes soll am 1. Mai erfolgen, mit welchem Datum vielleicht auch die Aktivierung der neuen Truppe erfolgen wird. Wie es heißt, war als erster Kommandant für Thalerhof der leider unter so tragischen Umständen verunglückte Oberleutnant Elsner in Aussicht genommen.

FLUGPOSTVERSUCHE sollen zwischen Petersburg und Nowgorod gemacht werden. Der Kaiserliche Aëro-Klub ist bereits mit dem Postressort in Verbindung getreten, das sich dem Projekt gegenüber sympathisch verhält. Die Flugpostabteilung soll vorläufig aus drei bis sechs Apparaten nach dem Typus Farman oder Sikorsky bestehen. Für die Flugstrecke Petersburg—Nowgorod, die zwei Stunden beanspricht, wird für einfache Briefe wahrscheinlich ein Preisdurchschnitt von Brief- und Telegrammtaxe gewählt werden.

DIE KONVENTION der Flugzeugindustriellen in Deutschland hielt am 22. März eine Sitzung ab, worin, wie die »B. Z. a. M.« erfährt, auf Antrag von August Euler und Dr. Sperling der Beschluß gefaßt wurde, aus dem Deutschen Luftfahrer-Verbande auszutreten. Ein Schreiben der Konvention, das diesen Beschluß anzeigt, ist bereits dem Vorstande des Deutschen Luftfahrer-Verbandes zugegangen. Über die Gründe, die die Konventionisten zu diesem Schritte veranlaßt haben, wird Stillschweigen bewahrt.

DER ROTATIONSMOTOR, in Frankreich so domiuierend, ist in Deutschland recht selten. Deshalb sei eine achtstündige Dauerleistung des Fliegers Hennig besonders erwähnt; dieser flog kürzlich auf einem Schwade-Doppeldecker mit 80pferdigem Stahlhern-Rotationsmotor von Erfurt aus 8 Stunden 10 Minuten über Land. Anhaltender Regen zwang ihn dann zur Landung. Es ist dies der längste Dauerflug, der bisher mit einem in Deutschland gebauten luftgekühlten Motor mit rotierenden Zylindern ausgeführt worden ist.

EINE EXPLOSION hat den italienischen Militär-Lenkballon »Citta di Milano« vernichtet. Das Luftschiff machte am Vormittag des 9. April eine Fahrt, mußte bei Cantu niedergehen, wurde vom Winde hin und her geworfen und plötzlich schoß aus dem Ballon eine Flamme empor, die ihn in wenigen Augenblicken in einen Trümmerhaufen verwandelte. Von den Leuten, die sich um das Luftschiff angesammelt hatten, wurden bei fünfzig verletzt; die Besatzung kam heil davon.

DER NEUESTE ZEPPELIN, der »Z. 8«, stieg am 31. März in Friedrichshafen um 6 Uhr 15 Minuten morgens unter Führung des Grafen Zeppelin in der Richtung gegen den Saentis auf und erreichte um 7 Uhr eine Höhe von 3065 *m*. Das Luftschiff nahm dann die Richtung auf den Bregenzer Wald und führte über dem Gebirge eine längere Rundfahrt aus. Um 11 Uhr kehrte es nach Friedrichshafen zurück. 3065 *m* ist die größte Höhe, die bisher ein Zeppelin-Luftschiff erreicht hat. Es ist hinzuzufügen, daß die Fahrt bei größter Windstille und höchstem Barometerstand gemacht wurde.

AUS REICHENBERG wird unterm 2. April gemeldet: »Unweit Gersdorf landete ein Aëroplan und wenige Minuten später fuhr ein mit zwei preußischen Offizieren besetztes Automobil heran. Die Offiziere zeigten der Gendarmerie an, daß der Pilot des Aëroplans ein russischer Spion sei. Der Pilot wurde verhaftet; dieser erklärte Dimitrij Filipoff zu heißen und aus Petersburg zu stammen, aber weder russischer Offizier noch Spion zu sein. Eine militärische Kommission beschlagnahmte den Aëroplan und ließ den fremden Aviatiker in das Garnisonsgericht bringen, wo die Untersuchung weitergeführt wird.«

DIE POTSDAMER LUFTSCHIFFWERFT, die sich bisher auf die Fabrikation von Reserveteilen beschränkte, wird jetzt mit den Umbauten der Zeppelin-Kreuzer beginnen. Zunächst wird die »Sachsen«, die bisher als Übungsluftschiff der Marine zugeteilt war, Mitte April in dieser Tätigkeit von der »Hansa« abgelöst und in Potsdam stationiert werden. Das Luftschiff wird dann auf der Zeppelin-Werft einer gründlichen Reparatur unterzogen und auch eine Verlängerung seines Rumpfes erfahren, um Tragfähigkeit zu erhöhen. Ferner ist der Werft der Neubau eines Marineluftkreuzers übertragen worden.

WIDMER, der am 29. März um 6 Uhr morgens von Triest zum Flug nach Rom aufstieg, stürzte nach 175 *km* Flug in den Fluthwellen Ravenna. Widmer blieb unverletzt, sein Apparat wurde schwer beschädigt. — Am 7. April stieg Widmer in Ravenna um halb 2 Uhr nachmittags, von der Menge stürmisch begrüßt, zu einem Fluge nach Rom auf. Als sich der Aviatiker 70 *km* von Ravenna in einer Höhe von 1000 *m* befand, wurde das Flugzeug durch heftige Windstöße stark ins Schwanken gebracht, weshalb sich Widmer entschloß, nach Ravenna zurückzufliegen, wo er unversehrt landete. Widmer hat seither den Flug fortgesetzt.

IN JOHANNISTHAL wurde im März an 27 Tagen geflogen, und zwar von 205 Fliegern; außerdem machten vier Flieger Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten hat Freindt (Jeannin-Tanbe) mit 30 Stunden 4 Minuten aufzuweisen; die meisten Aufstiege Wieting (Rumpler-Tanbe) mit 329 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 4473, die Gesamtdauer der Flüge 510 Stunden 46 Minuten. Die Pilotenprüfung bestanden 13 Zivilflieger; die Feldpilotenprüfung sechs Zivilflieger. 25 Überlandflüge wurden vom Flugplatz aus angeführt. Es ereigneten sich zehn nennenswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 4473 Flügen ein Prozentsatz von 0·22 zu verzeichnen ist.

DER »EUGÈNE MONTGOLFIER«, ein französisches Militärluftschiff, ist von einer Fahrt am 27. März nur mit Mühe heimgekehrt. Der Motorballon stieg um ½8 Uhr morgens in Maubeuge auf, kreuzte bis Mittag in der Umgebung und gab dann, bei der Halle vorbeifliegend, Signale, daß am Ventilator eine Panne eingetreten und daher die Landung vorläufig verhindert sei. Man ließ das Luftschiff wie einen Freiballon treiben, während man sich bemühte, den Schaden zu beheben. Der »Eugène Montgolfier« wurde von der Luftströmung der Küste zugetragen. In Automobilen fuhren Mannschaften nach. Den Luftschiffern gelang nach vieler Mühe die Reparatur und der Luftkreuzer langte um ½10 Uhr abends in Maubeuge an.

ZWISCHEN NEW YORK und Boston wird sich im Sommer oder Herbst ein vom Aero Club of America arrangiertes Flugsengrennen abspielen. Die Flieger haben von New York über die Seestrecke nach Boston zu fliegeu

— eine Distanz von etwas mehr als 900 *km*. Es werden nur solche Flugzeuge zugelassen, die entweder richtige Flugboote oder wenigstens mit Schwimmern versehen sind, so daß sie nicht untersinken, wenn sie etwa unterwegs herabgehen müssen. Durch eine solche Fahrtunterbrechung ziehen sie sich allerdings die Disqualifikation zu. Der Auffahrplatz wird Governor's Island oder New Jersey oder Staten Island sein; der offizielle Startpunkt, der Stegend passiert wird, ist die Freiheitsstatue. Alan R. Hawley glaubt, daß die besten Bewerber nicht viel mehr als sechs Stundeu zur Bewältigung der Strecke brauchen werden.

FÜR LEUCHTFEUER, die dem Luftverkehr dienen sollen, gibt es in Deutschland vielerlei Pläne. Es wird uuu, wie aus einer Mitteilnug des »Berliner Lokalanzigers« hervorgeht, von maßgebeuder Seite dahin gewirkt, die Errichtung von Leuchtfenern für den Luftverkehr noch so lange aufzuschieben, bis die dabei zu beobachtendeu Grundsätze endgültig festgelegt sind. Militärischerseits wird aus diesem Grnnde mit der Schaffung von Landebefeneruugsanlageu noch zurückgehalten. Erforderlich ist, daß auch durch Städte, Vereine. Flugplatzunternehmungen, Private u. s. w. keine Lenchtfeuer errichtet werden, bis die allgemeine Regelung erfolgt ist. Das Urteil Sachverständiger geht dahin, daß es dem einzelnen nicht überlassen bleibeu darf, Einrichtuugen zu schaffen, die später nicht nur wertlos, soudern den Luftfahreru sogar gefährlich werden könnten.

EINE UNFALLKOMMISSION will der Aéro-Club de France einführen. Eine solche besteht bereits im englischen Aéro-Klub. Sie hat den Zweck, die Ursachen der einzelnen Flugzeugunfälle zu ermitteln, den Gefahren möglichst vorzubeugen und der öffentlichen Sicherheit zu dieueu. Diese Kommission erfrent sich der ausgiebigsten Förderung durch die Behörden. Vorsitzeuder der Körperschaft ist Oberst Holdeu. In Frankreich wurde vom Aéro-Club Paul Rousseau damit betraut, die Bildung einer ähnlichen Einrichtung zu studieren und vorzubereiten. Nach seinem Programm hätte die zu schaffende Kommission nicht bloß Untersuchungen über vorgekommene Unfälle zu führen, sondern auch Berichte über gefährlich erscheinende Apparate auszuarbeiten, Statistiken zu führen u. s. w. Paul Rousseau wünscht eine solche Kommission für alle Zweige der Luftfahrt ins Leben zu rufen.

EIN WASSERFLUGZEUG hat jüngst einem Detektiv gute Dienste geleistet. Aus New York berichtet man nämlich folgendes Stückchen: »Ein erfindungsreicher Detektiv namens Shade in Miami, Florida, verfolgte seit längerer Zeit einen Neger, der in einem eleganten Hotel eine große Anzahl kostbarer Schmucksachen entwendet hatte. Es war dem Dieb gelungen, auf einem Dampfboot zu entfliehen. Mittels drahtloser Telegraphie stellte der Detektiv nun den Aufenthaltsort des Schiffes fest, bestieg ein Wasserflugzeug und ließ sich von dem Piloten an das Schiff bringen. Dort verhaftete er den Neger, schleppte ihn ins Flugzeug und führte ihn nm Flugzeuge nach Miami zurück. Dort konnte er zwar die Verhaftung nicht aufrechterhalten, die nach den Gesetzeu Floridas nur möglich ist, wenn sie im Lande erfolgt, immerhin gelang es ihm aber, dem Dieb seine kostbare Beute wieder abzujagen.«

EINEN ZEHNSTUNDENFLUG führte am 28. März der Hamburger Flieger Müller von der Zentrale für Aviatik aus. Er stieg um 7 Uhr 10 Minuten morgens auf dem Dresdener Flugplatze mit seiner Gotha-Hansa-Taube zu einem Fernflug nach Hamburg auf, traf über dem Flugplatz Fuhlsbüttel kurz nach 8 Uhr ein, teilte dort durch eine Luftpost mit, daß er sich um die 10-Stunden-Prämie der Nationalflugspende bewerben wolle und kreuzte dann noch bis etwas nach 5 Uhr über Hamburg und dem Flugplatz. Er landete nach etwas über 10stündigem Fluge glatt vor seinem Schuppen. — Einen Zehnstundenflug führte ferner am 2. April der Flieger Steinbeck aus; er stieg um 8 Uhr 6 Minuten vormittags von Flugplatz Fuhlsbüttel mit einer Gotha-Hansa-Taube auf, flog über Kiel nach Dresdeu, von Dresden nach Meißeu und zurück nach Dresden, wo er 6 Uhr 14 nachmittags glatt landete.

GARROS UND HAMEL fochten am 22. Februar in Juvisy einen Geschwindigkeitswettkampf in zwei Gängen aus, wobei bedungen war, daß sie ihre Maschinen untereinander zu tauschen hatten, damit das Ergebnis der reine Ausdruck der größeren Geschicklichkeit, nicht der überlegenen Maschinenleistung sei. Unglücklicherweise für Hamel wütete an dem Tage vor dem Wettflug miserables Wetter, so daß er sich nicht recht vorbereiten konnte, während Garros mit dem Flugplatz von Juvisy recht gut vertraut ist. Damit mag es zum Teil zusammenhängen, daß der Engländer Hamel am Tag des Rennens lange nicht so präzis flog wie sein französischer Gegner, sondern durch Umwege in Kurven häufig Terrain verlor. Es waren jedesmal zehn Runden des Flugfeldes, d. i. 20 *km*, zu durchmessen. Beide Male gewann Garros, und zwar zuerst mit 12 : 06, das zweitemal mit 11 : 04⅘. Nach dem Zweikampfe zeigten beide Flieger noch sehr hübsche Evolntioen.

AUS WIENER-NEUSTADT schreibt mau: »Im März war mit Ausnahme einiger Tage die Witteruug mild; die Windrichtung war vorherrschend eine nördliche, der Niederschlag ein sehr geringer. An sieben Tagen wurde bloß vormittags, an einem Tage nur nachmittags aud an einem Tage vor- nnd nachmittags geflogen; die dabei erreichte Flugzeit der Flüge vom Felde beträgt im ganzen 7½ Stunden. Am 9. Aog Zugsführer Karl Huber in einer Höhe von 800 *m* um 8 Uhr 30 gegen Fischamend ab. Um 9 Uhr 52 landete aus einer Höhe von 1200 *m* Oberleutnant E. Rahlen von Fischamend und flog nach einstündigem Aufenthalt wieder dortbin in 900 *m* Höhe ab. Am 31. um 9 Uhr früh startete Oberleutnant Jul. Casta zu einem Überlandflnge; er stieg mit dem 90 H. P.-Kriegsapparat um 9 Uhr früh auf, flog gegen Nordwesten und, sodann ohne zu landen zurück über Wiener-Neustadt nach Marienthal und landete schließlich nach einer Flugzeit von 45 Minuten aus einer Höhe von 1000 *m* glatt auf dem Flugfelde.

IN DEUTSCH-SÜDWESTAFRIKA werden demnächst Flugübungen eingerichtet werden. Im Hinblick auf dieseu Plan bilden insbesondere die Automobil- und Aviatik-Gesellschaft in Mühlhausen und die Deutsche Luftfahrt-Gesellschaft in Berlin bereits seit einiger Zeit auf ihren Flugzeugen Soldaten als Flieger aus, die dann mit den entsprechenden Flugapparaten kostenlos von der Woermannlinie nach Südwestafrika übergeführt und in Kamlbib, bestehungsweise Keetmanshoop stationiert werden sollen. Gleichzeitig sendet auch das Kolonialamt als Feldpiloten ausgebildete Offiziere hinaus, die den dortigen Versuchen beiwohnen werdeu. Die Schutzgebiete werden jetzt bereits angewiesen, die Flugexpeditionen in jeder Weise zu unterstützen. Von dem Ergebnis dieser Versuche wird es abhängen, ob im nächsten Etat Mittel für die Errichtung großer Flugstationen in Südwest ausgesetzt werden. Auch für die übrigeu deutschen überseeischen Kolonien Deutschlands werden solche Versuche geplant.

DIE WRIGHT-COMPANY beschuldigt die Firma Curtiss der Verletzung von Patentrechten. Der diesbezügliche Prozeß schwebt schon seit Jahren vor den amerikanischen Gerichten. Die bisherigen Instanzen haben in einem für Wright günstigen Sinne entschieden. Die Arrangeure des Panama-Weltfluges sind nun, wie die »Berliner Zeitung am Mittag« erfährt, angelegentlich bemüht, die Differenzen beizulegen, denn es wirde für Orville Wright ein leichtes sein, eine gerichtliche Verfügung zu erwirken, die die Curtiss-Flugzeuge von der Teilnahme an dem Ruudflug um die Welt ausschließt. Da aber der Curtiss-Apparat die bei weitem leistungsfähigste amerikanische Maschine ist, so würde dem Amerikanern durch ihren Ausschluß jede Aussicht auf Erlangung eines der ersten Preise genommen. Um das nationale Interesse an dem Weltflug zu erhalten, werden sich daher die Arrangeure der Panama-Ausstellung wahrscheinlich bereit finden, jene Entschädigungen an Orville Wright zu zahlen, die er fordern wird.

EINEN DEUTSCHEN REKORD im Dauerflug mit einem Passagier schuf Albert Puschmann am 24. März in Johauuisthal. Er stieg um ½9 Uhr morgeus mit einem

130pferdigen Ago-Argus-Doppeldecker auf, um den Weltrekord im Danerflug mit einem Passagier über geschlossenem Flugfeld anzugreifen, der mit 6 : 42 : $49^3/_5$ seit 30. August im Besitze des Franzosen Ganbert ist. Paschmann war bereits $5^1/_2$ Stunden geflogen und acht Minuten in 2000 *m* Höhe über dem Platze, als plötzlich infolge Anslanfens eines Pleuellagers eine Pleuelstange des Motors abriß und den vorderen Teil des Kurbelgehäuses derartig zertrümmerte, daß der Kolben des ersten Zylinders dem Passagier in den Rücken flog, ohne ihn jedoch gefährlicherweise zu verletzen. Paschmann gelang es, im Gleitfluge glatt zu landen. Wenn es ihm auch nicht vergönnt gewesen, den Weltrekord dem Franzosen zu entreißen, so hat er doch den am 4. September von Remus aufgestellten deutschen Danerrekord mit Passagier erheblich verbessern. Paschmanns' Rekord beträgt genau 5 Stunden 25 Minuten.

EIN ENGLISCHES WASSERFLUGZEUG wurde, wie man meldet, von der deutschen Marine bei der Firma Samuel White su East-Cowes (Insel Wight) gekauft. Es ist ein »Wight Navyplane« mit 200 H. P. Salmson-Motor, wie er von der genannten Firma in großer Zahl an die englische Admiralität geliefert wird. Dieser Apparat ist nach Aussagen englischer Fachleute der erfolgreichste bisher in England konstruierte Wasser-Doppeldecker. Auffallend sind die Tragflächenprofile, die auf der Oberseite eine doppelte Krümmung aufweisen, hierdurch soll eine möglichst ruhige Lage des Flugzeugkörpers erreicht werden. Die Dimensionen sind: Spannweite des oberen Tragdecks 15 *m*, des unteren 17·7 *m*, Flächentiefe 1·95 *m*, Abstand zwischen den Flächen 1·95 *m*, Höhenmoment 87 m^2, Höhensteuerfläche 9·75 m^2, Größte der Tragflächen 9·85 m^2, der Seitensteuers 1·10 m^2, Leergewicht 1180 *kg*, Nutzlast 410 *kg*, Gesamtgewicht 1590 *kg*. Das Flugzeug wird von zwei großen gekielten Schwimmern getragen. Der konstruktive Aufbau der Maschine ist sehr robust.

WIE DURCH EIN WUNDER blieb der Fliegeroffizier Oberleutnant Julius Casto bei einem Sturz in Wiener-Neustadt gänslich unverletzt, während sein Flugzeug in Trümmer ging. Man meldet hierüber: »Auf dem Wiener-Neustädter Flugfeld wurden am 1. April von den Militärluftfahrern schon in den ersten Morgenstunden zahlreiche Flüge unternommen. Die Witterung war herrlich und es herrschte beinahe Windstille. Vor $^1/_4$10 Uhr vormittags stieg der Militärpilot Oberleutnant Julius Casto, der dem Flugparke Nr. 2 (Wiener-Neustadt) angeteilt ist, auf und machte einige Manöver über dem Flugfelde. Etwa um $^1/_4$10 Uhr konnte man sehen, wie der Apparat aus einer Höhe von ungefähr 200 *m* in scharfem Gleitfluge niederging. Plötzlich kam der Apparat, wahrscheinlich infolge eines maschinellen Defektes ins Schwanken und im nächsten Momente stürzte er auch schon krachend zu Boden. Die auf dem Flugplatze anwesenden Offiziere und Mannschaften eilten sofort herbei und trafen zur frendigen Überraschung Oberleutnant Casto gänslich unverletzt — von kleineu Hautabschürfungen abgesehen — an. Die Flugmaschine aber war vollständig zertrümmert.«

IN DEN KINOTHEATERN findet am 7. Mai eine Vorstellung zu gunsten der österreichischen Luftflotte statt. Der Reichsverband der Kinematographenbesitzer Österreichs hat sich nämlich bereit erklärt, in sämtlichen Kinotheatern Österreichs einen Luftflottentag zu veranstalten und das Erträgnis der Vorstellungen dem Zentralkomitee zu widmen. In einer unter dem Vorsitz des Geschäftsführers kaiserlichen Rates W. R. Huber abgehaltenen gemeinsamen Sitzung des Präsidiums des Reichsverbandes der Kinematographenbesitzer, welcher der Präsident Edmund Porges, die Vizepräsidenten Josef Schönberger und Wilhelm Zeller, die Sektionsobmänner Ernst Holmann (Böhmen) und Otto Marschall, Ausschußmitglied Oskar Koschlagill und Geschäftführer Dr. Egon Hellin beiwohnten, wurde auch eingehender Debatte der Beschluß gefaßt, für den Luftflottentag Donnerstag, den 7. Mai festzusetzen und das Erträgnis der um 5 Uhr nachmittags beginnenden Vorstellung dem Zentralkomitee zur Verfügung zu stellen. Die Vorstellungen, die an diesem Tage in den 120 Kinos Wiens stattfinden, werden auch schon durch ihre äußerliche Gestaltung dem Charakter von Festvorstellungen Rechnung tragen.

AUS ST. PETERSBURG wird unterm 28. März gemeldet, daß die Ausarbeitung des neuen Programms für den Bau von Militärluftschiffen beendet ist. Es wurde beschlossen, insgesamt 326 Aëroplane des gewöhnlichen Typus und 10 »Luftdreadnoughts« zu bauen. Weiters werden 100 kleine Aëroplane des Systems Sikorsky bestellt, ferner Aëroplane der ausländischen Systeme Farman, Deperdussin, Morane und Voisin sowie je zwei Aëroplane der neuen Systeme der deutschen Firma Rumpler, der englischen Firma Sopwith und des russischeu Lentnants Kowanjko. Schließlich sind zwei lenkbare Luftschiffe in Frankreich und eines in Rußland bestellt. Die Verwirklichung dieses neuen Programms soll im nächsten Herbst abgeschlossen werden. Die Bevorzugung der französischen Flugzeugindustrie durch die russische Regierung zum Schaden der heimischen Fabriken hat, wie man weiter meldet, in der russischen Industrie lebhaftes Unwillen erregt. Schon neulängst seien größere Aufträge an Heereslieferungen vergeben worden. Von insgesamt 250 bestellten Maschinen werden 144 aus Frankreich bezogen, und zwar 48 Deperdussin - Zweisitzer, 42 Morane - Eindecker (Typ Parasol), ferner 42 Farman- und 12 Voisin-Doppeldecker wie sie in der französischen Armee verwendet werden.

VERBRECHERISCHE ANSCHLÄGE auf englische Flieger sind nun schon mehrfach zu verzeichnen, wenn auch unklaren Indizien vermutet worden. Bei der Untersuchung über die Todesursache der beiden jüngst abgestürzten englischen Flieger Hauptmann Allen und Leutnant Borroughs hat nun, wie englische Blätter berichten, eine gründliche Prüfung des Flugzeuges folgendes überraschendes Resultat gehabt: Der Zweidecker kippte infolge eines Bruches der Lenkstange des Höhensteuers um. Es wurde festgestellt, daß diese Stange da, wo sie mit dem Steuer verkoppelt war, angefeilt worden ist. Der mit der Überwachung des Apparates betraute Mechaniker hatte jedoch nichts bemerkt; es konnte auch nicht ermittelt werden, wer an der Stange gefeilt hat, und man ist gezwungen, anzunehmen, daß es sich um einen Akt von verbrecherischer Sachbeschädigung handelt. Es ist auch nicht das erste Mal, daß englische Flieger auf diese Weise verunglückt sind. So machte kürzlich der »Evening Standard« darauf aufmerksam, daß vor dem Absturz, der am 27. Mai 1913 den Tod des Leutnants Arthur zur Folge hatte, der Befund au dessen Apparat ganz ähnlich war. Auch dieser Apparat war »repariert« worden und es gelang niemals, festzustellen, wer die Arbeit ausgeführt hatte.

PETERSEN von der Fliegerschule in Neumünster vollführte am 29. März einen Danerflug von elf Stunden 28 Minuten auf der Strecke nach Johanuisthal. Er stieg in Neumünster am 7 Uhr früh auf einem Falke-Eindecker auf, um einen Zehnstundenflug um die Preise der Nationalflugpende zu machen. Bei starkem Nebel verließ er Neumünster und flog, nachdem er zunächst südwestliche Richtung eingeschlagen hatte, auf Berlin zu, das er gegen $2^1/_4$ Uhr erreichte. Nachdem er etwa eine Stunde lang über dem Flugplatz Johannisthal seine Kreise gezogen hatte, stattete er Berlin einen Besuch ab. Hier traf er die »Hansa« in der Luft. Es entspann sich über den Häusern Berlins eine Art Wettrennen zwischen Flugzeug und Lenkballon, das bis zum letzten Angenblick unentschieden blieb. Gegen $^1/_4$7 Uhr erschien Petersen wieder über Johannisthal und laudete um 6 Uhr 28 Minuten, nachdem er mit seinem Eindecker nunterbrochen 11 Stunden 28 Minuten in der Luft gewesen war. Er hätte also den Weltrekord im Danerflnge mit Eindeckern au sich gebracht, wenn ihn nicht auf der Strecke Dresden—Hamburg ein zweiter Flieger kurz vorher um 34 Minuten übertrumpft hätte. Es war dies Kramsick, der Chefpilot der Hamburger Zentrale für Aviatik. Kramsick startete um 5 Uhr 30 Minuten morgens auf einem Eindecker in Dresden, laudete nach einem Flug von zwölf Stunden zwei Minuten nachmittags 5 Uhr 32 Minuten auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel und schlug damit deu Weltrekord

— eine Distanz von etwas mehr als 900 *km*. Es werden nur solche Flugzeuge zugelassen, die entweder richtige Flugboote oder wenigstens mit Schwimmern versehen sind, so daß sie nicht untersinken, wenn sie etwa unterwegs herabgehen müssen. Durch eine solche Fahrtunterbrechung ziehen sie sich allerdings die Disqualifikation zu. Der Auftieg platz wird Governor's Island oder New Jersey oder Staten Island sein; der offizielle Startpunkt, der fliegend passiert wird, ist die Freiheitsstatue. Alan R. Hawley glaubt, daß die besten Bewerber nicht viel mehr als sechs Stunden zur Bewältigung der Strecke brauchen werden.

FÜR LEUCHTFEUER, die dem Luftverkehr dienen sollen, gibt es in Deutschland vielerlei Pläne. Es wird nun, wie aus einer Mitteilung des »Berliner Lokalanzeigers« hervorgeht, »von maßgebender Seite dahin gewirkt, die Errichtung von Leuchtfeuern für den Luftverkehr noch so lange aufzuschieben, bis die dabei zu beobachtenden Grundsätze endgültig festgelegt sind. Militärischerseits wird aus diesem Grunde mit der Schaffung von Landebefeuerungsanlagen noch zurückgehalten. Erforderlich ist, daß auch durch Städte, Vereine, Flugplatzunternehmungen, Private u. s. w. keine Leuchtfeuer errichtet werden, bis die allgemeine Regelung erfolgt ist. Das Urteil Sachverständiger geht dahin, daß es dem einzelnen nicht überlassen bleiben darf, Einrichtungen zu schaffen, die später nicht nur wertlos, sondern den Luftfahrern sogar gefährlich werden könnten.

EINE UNFALLKOMMISSION will der Aéro-Club de France einführen. Eine solche besteht bereits im englischen Aéro-Klub. Sie hat den Zweck, die Ursachen der einzelnen Flugzeugunfälle zu ermitteln, den Gefahren möglichst vorzubeugen und der öffentlichen Sicherheit zu dienen. Diese Kommission erfreut sich der ansgiebigsten Förderung durch die Behörden. Vorsitzender der Körperschaft ist Oberst Holden. In Frankreich wurde vom Aéro-Club Paul Rousseau damit betraut, die Bildung einer ähnlichen Einrichtung zu studieren und vorzubereiten. Nach seinem Programm hätte die zu schaffende Kommission nicht bloß Untersuchungen über vorgekommene Unfälle zu führen, sondern auch Berichte über gefährlich erscheinende Apparate auszuarbeiten, Statistiken zu führen u. s. w. Paul Rousseau wünscht eine solche Kommission für alle Zweige der Luftfahrt ins Leben zu rufen.

EIN WASSERFLUGZEUG hat jüngst einem Detektiv gute Dienste geleistet. Aus New York berichtet man nämlich folgendes Stückchen: »Ein erfindungsreicher Detektiv namens Shade in Miami, Florida, verfolgte seit längerer Zeit einen Neger, der in einem eleganten Hotel eine große Anzahl kostbarer Schmucksachen entwendet hatte. Es war dem Dieb gelungen, auf einem Dampfboot zu entfliehen. Mittels drahtloser Telegraphie stellte der Detektiv nun den Aufenthaltsort des Schiffes fest, bestieg ein Wasserflugzeug und ließ sich von dem Piloten zu das Schiff bringen. Dort verhaftete er den Neger, schleppte ihn ins Flugzeug und führte ihn »im Flug« nach Miami zurück. Dort konnte er zwar die Verhaftung nicht aufrechterhalten, die nach den Gesetzen Floridas nur möglich ist, wenn sie im Lande erfolgt, immerhin gelang es ihm aber, dem Dieb seine kostbare Beute wieder abzujagen.«

EINEN ZEHNSTUNDENFLUG führte am 28. März der Hamburger Flieger Müller von der Zentrale für Aviatik aus. Er stieg um 7 Uhr 10 Minuten morgens auf dem Dresdener Flugplatze mit seiner Gotha-Hausa-Taube zu einem Fernflug nach Hamburg auf, traf über dem Flugplatz Fuhlsbüttel kurz nach 9 Uhr ein, teilte dort durch eine Luftpost mit, daß er sich um die 10 Stunden-Prämie der Nationalflugspende bewerben wolle und kreuzte dann noch bis etwas nach 5 Uhr über Hamburg und dem Flugplatz. Er landete nach etwas über 10stündigem Fluge glatt vor seinem Schuppen. — Einen Zehnstundenflug führte ferner am 2. April der Flieger Steinbock aus; er stieg um 8 Uhr 6 Minuten vormittags vom Flugplatz Fuhlsbüttel mit einer Gotha-Hausa-Taube auf, flog über Kiel nach Dresden, von Dresden nach Meißen und zurück nach Dresden, wo er 6 Uhr 14 nachmittags glatt landete.

GARROS UND HAMEL fochten am 22. Februar in Juvisy einen Geschwindigkeitswettkampf in zwei Gängen aus, wobei bedungen war, daß sie ihre Maschinen untereinander zu tauschen hatten, damit das Ergebnis der reine Ausdruck der größeren Geschicklichkeit, nicht der überlegenen Maschinenleistung sei. Unglücklicherweise für Hamel wütete an dem Tage vor dem Wettflug miserables Wetter, so daß er sich nicht recht vorbereiten konnte, während Garros mit dem Flugplatz von Juvisy recht gut vertraut ist. Damit mag es zum Teil zusammenhängen, daß der Engländer Hamel am Tag des Rennens lange nicht so präzis flog wie sein französischer Gegner, sondern durch Umwege in Kurven häufig Terrain verlor. Es waren jedesmal zehn Runden des Flugfeldes, d. i. 20 *km*, zu durchmessen. Beide Male gewann Garros, und zwar zuerst mit 12:06, das zweitemal mit 11:04⅘. Nach dem Zweikampfe zeigten beide Flieger noch sehr hübsche Evolutionen.

AUS WIENER-NEUSTADT schreibt man: »Im März war mit Ausnahme einiger Tage die Witterung mild; die Windrichtung war vorherrschend eine nördliche, der Niederschlag ein sehr geringer. An sieben Tagen wurde bloß vormittags, an einem Tage nur nachmittags und an einem Tage vor- und nachmittags geflogen; die dabei erreichte Flugzeit der Flüge vom Felde beträgt im ganzen 7½ Stunden. Am 9. flog Zugsführer Karl Huber in einer Höhe von 600 *m* um 8 Uhr 10 gestartet und landete ab. Um 9 Uhr 52 landete ans einer Höhe von 1200 *m* Oberleutnant E. Rahleu von Fischamend und flog nach einstündigem Aufenthalt wieder dorthin in 900 *m* Höbe ab. Am 31. um 9 Uhr früh startete Oberleutnant Jul. Csata zu einem Überlandflug; er stieg mit dem M. P.-Kriegsapparat um 9 Uhr früh auf, flog gegen Neukirchen, sodann ohne zu landen zurück über Wiener-Neustadt nach Marienthal und landete schließlich nach einer Flugzeit von 45 Minuten aus einer Höhe von 1000 *m* glatt auf dem Flugfelde.

IN DEUTSCH-SÜDWESTAFRIKA werden demnächst Flugübungen eingerichtet werden. Im Hinblick auf diesen Plan bilden Angehörige die Automobil- und Aviatik-Gesellschaft in Mühlhausen und die Deutsche Luftfahrt-Gesellschaft in Berlin bereits seit einiger Zeit auf ihren Flugzeugen Soldaten als Flieger aus, die dann mit den entsprechenden Flugapparaten kostenlos von der Woermannlinie nach Südwestafrika übergeführt und in Karibib, beziehungsweise Seemannshöh stationiert werden sollen. Gleichzeitig sendet auch das Kolonialamt als Feldpiloten ausgebildete Offiziere hinaus, die den dortigeu Versuchen beiwohnen werden. Die Schutzgebiete wurden jetzt bereits angewiesen, die Flugexpeditionen in jeder Weise zu unterstützen. Von dem Ergebnis der Versuche wird es abhängen, ob im nächsten Etat Mittel für die Errichtung großer Flugstationen in Südwest ausgesetzt werden. Auch für die übrigen deutschen überseeischen Kolonien Deutschlands werden solche Versuche geplant.

DIE WRIGHT-COMPANY beschuldigt die Firma Curtiss der Verletzung von Pateutrechten. Der diesbezügliche Prozeß schwebt schon seit Jahren vor den amerikanischen Gerichten. Die bisherigen Instanzen haben in einem für Wright günstigen Sinne entschieden. Die Arrangeure des Panama-Weltfluges sind nun, wie die »Berliner Zeitung am Mittag« erfährt, angelegentlich bemüht, die Differenzen beizulegen, denn es würde für Orville Wright ein leichtes sein, eine gerichtliche Verfügung zu erwirken, die die Curtiss-Flugzeuge von der Teilnahme an dem Rundflug um die Welt ausschließt. Da aber der Curtiss-Apparat die bei weitem leistungsfähigste amerikanische Maschine ist, so würde ihr Nichtkuren durch ihren Ausschluß jede Aussicht auf Erlangung eines der ersten Preise genommen. Um das nationale Interesse an dem Weltflug zu erhalten, werden sich daher die Arrangeure der Panama-Ausstellung wahrscheinlich bereit finden, jene Entschädigungen an Orville Wright zu zahlen, die er fordern wird.

EINEN DEUTSCHEN REKORD im Dauerflug mit einem Passagier schuf Albert Puschmann am 24. März in Johannisthal. Er stieg um ½9 Uhr morgens mit einem

130pferdigen Ago-Argus-Doppeldecker auf, um den Weltrekord im Danerflug mit einem Passagier über geschlossenem Flugfeld anzugreifen, der mit 6 : 42 : $49^3/_5$ seit 80. August im Besitze des Franzosen Ganbert ist. Paschmann war bereits $5^1/_2$ Stunden geflogen und arbeitete in 2000 *m* Höhe über dem Platze, als plötzlich infolge Auslaufens eines Pleuellagers eine Pleuelstange des Motors abriß und den vorderen Teil des Kurbelgehäuses derartig zertrümmerte, daß der Kolben des ersten Zylinders dem Passagier in den Rücken flog, ohne ihn jedoch glücklicherweise zu verletzen. Paschmann gelang es, im Gleitfluge glatt zu landen. Wenn es ihm auch nicht vergönnt gewesen, den Weltrekord dem Franzosen zu entreißen, so hat er doch den am 4. September von Remus aufgestellten deutschen Dauerrekord mit Passagier erheblich verbessert. Paschmanns Rekord beträgt genau 5 Stunden 25 Minuten.

EIN ENGLISCHES WASSERFLUGZEUG wurde, wie mau meldet, von der deutschen Marine bei der Firma Samuel White zu East-Cowes (Insel Wight) gekauft. Es ist ein »Wight Navyplane« mit 200 H. P. Salmson-Motor, wie er von der genannten Firma in großer Zahl an die englische Admiralität geliefert wird. Dieser Apparat ist nach Aussagen englischer Fachleute der erfolgreichste bisher in England konstruierte Wasser-Doppeldecker. Auffallend sind die Tragflächenprofile, die auf der Oberseite eine doppelte Krümmung aufweisen, wodurch soll eine möglichst ruhige Lage des Druckmittelpunktes erreicht werden. Die Dimeusionen sind: Spannweite des oberen Tragdecks 19 *m*, des unteren 17·7 *m*, Flächentiefe 1·95 *m*, Abstand zwischen den Flächen 1·95 *m*, Flächenareal 67 m^2, Höhensteuerfläche 2·75 m^2, (größe der Dämpfungsflächen 3·35 m^2, des Seitensteuers 1·10 m^2. Leergewicht 1180 *kg*, Nutzlast 410 *kg*, Gesamtgewicht 1590 *kg*. Das Flugzeug wird von zwei großen gekielten Schwimmern getragen. Der konstruktive Aufbau der Maschine ist sehr robust.

WIE DURCH EIN WUNDER blieb der Fliegeroffizier Oberleutnant Julius Csato bei einem Sturz in Wiener-Neustadt gänzlich unverletzt, während sein Flugzeug in Trümmer ging. Man meldet hierüber: »Auf dem Wiener-Neustädter Flugfeld wurden am 1. April von den Militärluftfahrern schon in den ersten Morgenstunden zahlreiche Flüge unternommen. Die Witterung war herrlich und es herrschte beinahe Windstille. Vor $^1/_2$10 Uhr vormittags stieg der Militärpilot Oberleutnant Julius Csato, der dem Flugparke Nr. 2 (Wiener-Neustadt) zugeteilt ist, auf und machte einige Manöver über dem Flugfelde. Etwa um $^1/_2$10 Uhr konnte man sehen, wie der Apparat aus einer Höhe von ungefähr 200 *m* in scharfem Gleitfluge niederging. Plötslich kam der Apparat, wahrscheinlich infolge eines maschinellen Defektes ins Schwanken und im nächsten Momente stürzte er auch schon krachend zu Boden. Die auf dem Flugplatze anwesenden Offiziere und Mannschaften eilten sofort herbei und trafen zur freudigen Überraschung Oberleutnant Csato gänzlich unverletzt — von kleineu Hautabschürfungen abgesehen — an. Die Flugmaschine aber war vollständig zertrümmert.«

IN DEN KINOTHEATERN findet am 7. Mai eine Vorstellung zu gunsten der österreichischen Luftflotte statt. Der Reichsverband der Kinematographenbesitzer Österreichs hat sich nämlich bereit erklärt, in sämtlichen Kinotheatern Österreichs einen Luftflottentag zu veranstalten und das Erträgnis der Vorstellungen dem Zentralkomitee zu widmen. In einer unter dem Vorsitz des Geschäftsführers kaiserlichen Rates W. R. Huber abgehaltenen gemeinsamen Sitzung des Präsidiums des Reichsverbandes der Kinematographenbesitzer, welcher der Präsident Edmund Porges, die Vizepräsidenten Josef Schöuherger und Wilhelm Zeller, die Sektionsobmäuner Ernst Holmann (Böhmen) und Otto Marschall, Ausschußmitglied Oskar Roschlaglil und Schriftführer Dr. Egon Hellin beiwohnten, wurde nach eingehender Debatte der Beschluß gefaßt, für den Luftflottentag Donnerstag, den 7. Mai festzusetzen und das Erträgnis der um 5 Uhr nachmittags beginuenden Vorstellung dem Zentralkomitee zur Verfügung zu stellen. Die Vorstellungen, die an diesem Tage in den 120 Kinos Wiens stattfinden, werden auch schon durch ihre äußerliche Gestaltung dem Charakter von Festvorstellungen Rechnung tragen.

AUS ST. PETERSBURG wird unterm 28. März gemeldet, daß die Ausarbeitung des neuen Programms für den Bau von Militärluftschiffen beendet ist. Es wurde beschlossen, insgesamt 326 Aëroplane des gewöhnlichen Typus und 10 »Luftdreadnoughts« zu banen. Weiters werden 100 kleine Aëroplane des Systems Sikorsky bestellt, ferner Aëroplane der ausländischen Systeme Farman, Deperdussin, Morane und Voisin sowie je zwei Aëroplane der neuen Systeme der deutschen Firma Rumpler, der englischen Firma Sopwith und des russischeu Leutnants Kowanjko. Schließlich sind zwei lenkbare Luftschiffe in Frankreich und eines in Rußland bestellt. Die Verwirklichung dieses neuen Programms soll im nächsten Herbst abgeschlossen werden. Die Bevorzugung der französischen Flugzeugindustrie durch die russische Regierung zum Schaden der heimischen Fabriken hat, wie man weiter meldet, in der russischen Industrie lebhaften Unwillen erregt. Schon anläugst seien größere Aufträge an Heeresflugzeugen vergeben worden. Von insgesamt 250 bestellten Maschinen werden 144 aus Frankreich bezogen, und zwar 48 Deperdnssin - Zweisitzer, 42 Morane - Eindecker (Typ Parasol), ferner 42 Farman- und 12 Voisin-Doppeldecker wie sie in der französischen Armee verwendet werden.

VERBRECHERISCHE ANSCHLÄGE auf englische Flieger sind uns neuerdings mehrmals gemeldet worden, wenn auch unklaren Indizien vermutet worden. Bei der Untersuchung über die Todesursache der beiden jüngst abgestürzten englischen Flieger Hauptmann Allen und Leutnant Borrongbs hat nun, wie englische Blätter berichten, eine gründliche Prüfung des Flugzeuges folgendes überraschendes Resultat gehabt: Der Eindecker kippte infolge eines Bruches der Lenkstange des Höhensteners um. Es wurde festgestellt, daß diese Stange da, wo sie mit dem Steuer verkoppelt war, angefeilt worden ist. Der mit der Überwachung des Apparates betraute Mechaniker hatte jedoch nichts bemerkt; es konnte auch nicht ermittelt werden, wer an der Stange gefeilt hat, und man ist geswungen, auzuuehmen, daß es sich um einen Akt von verbrecherischer Sachbeschädigung handelt. Es ist auch nicht das erste Mal, daß englische Flieger auf diese Weise verunglückt sind. So machte vor einiger Zeit der »Evening Standard« daranf aufmerksam, daß vor dem Absturz, der am 27. Mai 1913 den Tod des Leutnants Arthur zur Folge hatte, der Befund an dessen Apparat ganz ähnlich war. Auch dieser Apparat war »repariert« worden und es gelang niemals, festzustellen, wer die Arbeit angeführt hatte.

PETERSEN von der Fliegerschule in Neumünster vollführte am 29. März einen Danerflug von elf Stunden 28 Minnten auf der Strecke nach Johannisthal. Er stieg in Neumünster am 7 Uhr früh auf einem Falke-Eindecker auf, om einen Zehnstundenflug um die Preise der Nationalflugspende zu machen. Bei starkem Nebel verließ er Neumünster und flog, nachdem er zunächst südwestliche Richtung eingeschlagen hatte, auf Berlin zu, das er gegen $2^1/_4$ Uhr erreichte. Nachdem er etwa eine Stunde lang über dem Flugplatz Johannisthal seine Kreise gezogen hatte, stattete er Berlin einen Besuch ab. Hier traf er die »Hansa« in der Luft. Es entspann sich über den Häusern Berlins eine Art Wettreunen zwischen Flugzeug und Lenkballon, das bis zum letzten Augenblick nnentschieden blieb. Gegen $^1/_4$7 Uhr erschien Petersen wieder über Johannisthal und landete um 6 Uhr 28 Minuten, nachdem er mit seinem Eindecker nnunterbrochen 11 Stunden 28 Minuten in der Luft gewesen war. Er hätte also den Weltrekord im Danerflnge mit Eindeckern an sich gebracht, wenn ihn nicht auf der Strecke Dresden—Hamburg ein zweiter Flieger kurz vorher um 34 Minuten übertrumpft hätte. Es war dies Krumsick, der Chefpilot der Hamburger Zentrale für Aviatik. Krumsick startete um 5 Uhr 30 Minnten morgens auf einem Eindecker in Dresdeu, landete nach einem Flug von zwölf Stunden zwei Minnten nachmittags 5 Uhr 32 Minuten auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel und schlug damit den Weltrekord

für Eindecker, der vor Petersen bisher 10 Stunden 20 Minuten betrug, am eine Stunde 40 Minuten. Freilich ist dies kein Weltrekord im strengen Sinne, da ein Spezialrekord für Eindecker international nicht registriert wird.

DIE WISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT für Flugtechnik hält ihre diesjährige (dritte) ordentliche Mitgliederversammlung vom 26. bis 29. April in Dresden unter der Gastfreundschaft des dortigen Kgl. Sächsischen Vereins für Luftfahrt ab. Die Fachvorträge, die an den beiden Hauptsitzungstagen, am 27. und 28. April, gehalten werden, konzentrieren sich in diesem Jahre zum ersten Male um bestimmte Themen, eine Einrichtung, die durch die Mannigfaltigkeit der Probleme auf dem Arbeitsgebiet der noch jungen Gesellschaft bedingt ist und durch die Zusammenfassung der auf Einzelgebieten tätigen Kräfte eine Zersplitterung bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit vermeidet, was im Interesse der Flugwissenschaft und der Teilnehmer dankbar begrüßt werden muß. So behandeln die Fachvorträge des 27. April die Propellerfrage, und zwar spricht Professor Dr. Ing. Reissner allgemein über den wissenschaftlichen und technischen Stand, während Freiherr von Soden, Friedrichshafen, über Luftschraubenuntersuchungen am Bodensee in der Fahrt beim Luftschiffbau Zeppelin berichtet. Der 28. April ist der Flugmotorenfrage gewidmet; das Hauptreferat »Über die Indizierung von Flugmotoren« hält Geh. Hofrat Professor Scheit, Dresden; Ergänzungsberichte erstatten Dr. Ing. Mader, Aachen, und Dr. Bergmann, Oberschöneweide. Außer diesen Hauptvorträgen sind noch eine Reihe anderer vorgesehen; als erster ist hier der Rektor der technischen Hochschule Hannover Professor Otzen zu erwähnen, der über die technischen Hochschulen im Dienste der Flugtechnik spricht. Weiterhin wird Professor Knoller aus Wien sich mit der Festlegung einiger aëromechanischen Begriffe, Professor von Kármán, Aachen, mit der Längsstabilität und den Längsschwingungen befassen.

DER DUNNE-ZWEIDECKER, jener Apparat, dessen besondere Stabilität viel von sich reden machte, hat sich seit seinem ersten Auftreten erheblich entwickelt. Das erste Modell, mit dem bekanntlich seinerzeit Kommandant Felix bei Deauville aufsehenerregende Flüge vorführte, war eine schwere Versuchsmaschine, die enormen Stirnwiderstand bot. Bei Nieuport ist der Apparat durchgearbeitet worden, er ist leichter und schneller geworden und seine schon frühen überraschende Stabilität ist noch verbessert. Der Apparat hat zwei parallele, gleich große pfeilförmig gestellte Flächen. Die Zelle hat also die Form eines mit der Spitze nach vorn gerichteten horizontal und weit geöffneten doppelten V. An ihren Enden ist sie durch zwei senkrechte parallele Flächen geschlossen. Die Zelle wird von einem Fahrgestell getragen, das dem des Blériot-Zweideckers fast identisch ist. Die in einer Art Boot sitzenden Flieger haben völlig freie Aussicht. Hinter der Zelle ist der Motor angeordnet. Der Apparat hat keinen Schwanz und weder Höhen- noch Seitensteuer. Sein Gleichgewicht nach beiden Richtungen hin beruht auf der V-Form der Zelle und wird ferner durch die besondere Krümmungsform der Flächen gesichert, die im Scheitel des Winkels an der Gondel völlig eben sind und sich nach den Enden zu mehr und mehr wölben. Die Steuerung wird lediglich mit den vier Klappen der Tragdecken bewirkt. Werden sie alle nach rechts oder alle nach oben gerichtet, so steigt oder fällt die Maschine. Werden sie rechts nach oben und links nach unten (oder umgekehrt) gestellt, so neigt sich der Apparat und wendet. Die Maschine ist mit einem 80 H. P. Gnôme ausgestattet, sie hat eine Tragflächenareal von 50 m^2, ist 11·75 m breit und 6·75 m lang. Sie wiegt 425 *kg* und erreicht eine Stundengeschwindigkeit von 100 *km*.

EINE BEWEGTE FAHRT hatte der bayrische Freiballon »Baron Pflügers in der Nacht vom 14. auf den 15. März. Der Ballon stieg vom Oberwiesenfelde bei München mit dem Oberpostinspektor Bletzacher als Führer und fünf Herren als Passagieren bei scheinbar günstigem Wetter um $^1/_2$7 Uhr abends auf. Mit 90 *km* Stundengeschwindigkeit ging die Fahrt nordwestlich über die Augsburger Eisenbahnbrücke ins Schwäbische hinein. Als der Ballon bei Donauwörth zwischen heranziehende Gewitter und in Wirbelstürme kam, zog er mit rasender Geschwindigkeit über Donaumös und Hollerdan sowie Oberbayern und Niederbayern hinweg. Bald wurde er bis auf 1000 *m* hinaufgehoben, bald wieder herabgedrückt, mitunter bis auf die Erde. Bei einem solchen Anprall verstauchte sich ein Passagier namens Zachmann einen Arm. Infolgedessen konnte er sich beim nächsten Anprall auf der Erde nicht mehr genügend festhalten und stürzte aus dem Korb heraus, kam jedoch ziemlich glimpflich davon. Durch die Entlastung schnellte nunmehr der Ballon im strömenden Gewitterregen bis nahezu 2000 *m* empor. Der herausgefallene Passagier hatte sich inzwischen erhoben und begab sich in der Nacht zum benachbarten Tegernbach, wo die Bewohner noch wenig erstaunt waren über den nächtlichen Besuch und seine abenteuerlichen Erzählungen. Der Ballon war dann über das Rottal gefahren, wo sich der Führer zur Landung entschloß. Er zog die Reißleine und der Ballon sank zwar rasch, wurde jedoch noch viele Kilometer weit über die Felder geschleift, bis es bei Eggenfelden im Rottal schließlich gelang, zur Ruhe zu kommen. Bei der wilden Fahrt hat der Assessor Ludowici einen Schlüsselbeinbruch, der Führer des Ballons und der Rechtsanwalt Gün her Prellungen und Hautabschürfungen erlitten.

VON FISCHAMEND NACH GRAZ flog ein Militärballon in der Nacht vom 4. zum 5. April. In dem 600 m^3 fassenden, mit Wasserstoff gefüllten Ballon ging der Adjutant der Luftschiffer-Abteilung Oberleutnant Feldpilot Eduard Rzemenowsky von Trautenegg in Begleitung des Flugschülers Oberleutnant Anton Bechner von der Ballonhalle in Fischamend um 11 Uhr nachts auf. Fünfzehn Säcke Ballast wurden mitgeführt. Gegen Mitternacht kamen die Lichter von Wiener Neustadt in Sicht und bei sternenklarem Himmel wurde in einer Höhe von etwa 1000 *m*, der größten Höhe der Fahrt, das Wechselgebiet überflogen. Westungarn überquerten die Luftschiffer über Patzmannsdorf und Wörth und erreichten dem Laßnitztal entlang die Oststeiermark. In den Morgenstunden hitten die Offiziere recht empfindlich unter der Kälte, die sie veranlaßte, in möglichst geringer Höhe zu bleiben. Als der Ballon von 1½ in 50 *m* Höhe die Riegersburg überflog, setzte sich sonnsagen die ganze Oststeiermark in Bewegung, denn in dieser Gegend hatte man angenscheinlich noch nie einen Ballon gesehen; alle herbeieilenden Neugierigen waren erfreut, in so geringer Höhe das seltene Schauspiel eines schwebenden Ballons beobachten zu können. Der Ballon passierte Feldbach und eine halbe Stunde später Wolfsberg bei Wildon; Punkt 9 Uhr schwebte der Ballon über Leibnitz. Da Oberleutnant von Rzemenowsky eine günstige Wiese in allernächster Nähe des Bahnhofes erblickte, entschloß er sich rasch zur Landung, da die Windrichtung den Ballon sonst in das Gebiet der kärntnerischen Alpen, die bekanntlich geringe Landungsmöglichkeiten haben, abgetrieben hätte. Halb oder vielleicht ganz Leibnitz war im Nu zur Stelle und tausend Hände bereit, bei der Landung zu helfen. Bei der Landung hatte der Ballon noch sechs Säcke Ballast zur Verfügung.

VERNICHTEND klingt eine Kritik des deutschen Zivilingenieurs Oskar Ursinus über den englischen Flugzeugbau, welche der »Flugsport« in einem Referat über die Londoner Olympia-Ausstellung veröffentlicht. Es heißt darin u. a.: »Vor dem Stand von Vickers hörte ich einen Deutschen sagen: »Wie ist es möglich, daß eine solche Weltfirma derartige Erzeugnisse ausstellt?!« An einem Stahldoppeldecker von Vickers war wohl nicht ein einziges Detail, das von unserer Heeresverwaltung abgenommen werden würde. Eine normale Serienmaschine, wie sie bei uns von der Heeresverwaltung abgenommen wird, hätte sich auf der Ausstellung gegenüber den Objekten von Vickers als Glanzobjekt repräsentiert. Auf meine Erkundigungen, wie es nun mit der Arbeit der Flugzeuge von den königlichen Flugzeugwerken beschaffen sei, gab man mir zur Antwort: »Die ist noch schlechter.« Da dachte ich wieder an die Rede von

Churchill. Achtzehn Millionen sollen für Flugzeuge ausgegeben werden. Bei diesen Betrachtungen sah ich im Geiste [stait der in der Mitte des Ausstellungsraumes ausgestellten Motorbootstände einige deutsche Flugzeuge, und dachte darüber nach, welches Aufsehen dieselben erregt haben würden, und nicht zum letzten an das schöne Geschäft, das die deutschen Flugzeugfabrikanten hier gemacht hätten. Statt dessen vertreibt man sich in Deutschland die Zeit mit Überlandflügen und sonstigen schönen Sachen. Der Deutsche hat sich wieder einmal die günstige Gelegenheit, wie sie nicht günstiger liegen konnte, entgehen lassen. Auch ist in Deutschland die Meinung verbreitet, daß die Engländer nur Maschinen kaufen wollen, um sie nachzubauen. Wer in der Olympia die Apparate studiert hat, wird darüber lächeln. Ein Deutscher trachtet: »Gitt es denn in England keine Hochschulen wie bei uns?« So auch die Frage für den Leser dieser Zeilen klingen mag, um so verständlicher wird sie dem Beschaner mancher Ausstellungsobjekte erscheinen«.

DER »S. L. I.«, der neue Schütte-Lanz-Pallon, der an Stelle des im vorigen Sommer bei Schneidemühl verunglückten Schütte-Lanz-Luftschiffes in Mannheim gebaut worden ist, hat schon fleißig Probefahrten gemacht. Der »S. L. II.« ist mit seinem Inhalt von nahezu 24.000 m^3 das größte Luftschiff der deutschen Heeresverwaltung. Das neue Luftschiff ist länger als das erste, und zwar mißt es 144 m. Es hat vier freistehende Gondeln, deren zwei in der Mitte angebracht sind (eine vorn, eine hinten) und zwei zur Seite des Hauptkörpers. Hinter jeder der freistehenden Gondeln arbeitet ein Propeller, der jeweils durch den in der Gondel selbst aufgestellten Motor betrieben wird. Auf der vorderen Spitze des Luftschiffes ist eine gedeckte Kabine eingebaut, die für den Führer und die Beobachtungsmannschaften bestimmt ist. Von dort aus wird die Bedienung der Motoren und der Steuer durch Telephon- und Klingelleitungen dirigiert. Ebenfals in dieser Gondel ist der Platz für den Maschinenoffizier. Die Gondeln sind untereinander durch Laufgänge verbunden, die in das Innere des Schiffskörpers eingebaut sind und von den Gondeln aus über Leitern erreicht werden. Das Schiff ist hinten, im Gegensatz zu den bekannten Zeppelin-Kreuzern, sehr stark zugespitzt. Die offenen Gondeln sind aus Aluminium, während die geschlossene Gondel aus Holz hergestellt ist, das einen imprägnierten Segeltuchüberzug trägt. Das neue Luftschiff hat eine Tragfähigkeit von 9000 kg und soll im stande sein, bis zu 30 Mann Besatzung aufzunehmen. Die drei Motoren des »S. L. II.« leisten zusammen 1080 H. P. — Bei einer Prüfungsfahrt am 31. März wurde im Beisein der Mitglieder der Militär-Abnahmekommission eine gute Manövrierfähigkeit auch mit nur einer der beiden Ruderflächen sowie beim Gebrauch nur eines der beiden seitlichen Motoren, ferner durch Messungen eine Geschwindigkeit von über 23 Sekundenmetern (82·5 km pro Stunde) festgestellt. Von Wichtigkeit ist der durch die Entnahme von zahlreichen Gasproben geführte Nachweis, daß das neue Ventilationssystem von »S. L. II.« die Ansammlung von Gasen im Laufgang während der Fahrt verhindert.

TRAGIKOMISCH nimmt sich die Geschichte eines Luftschiffes aus, das gegenwärtig in russischen Fachkreisen viel genannt wird, weil die Regierung jetzt ihr Herz für die Luftschiffahrt entdeckt hat und man auf einmal meint, Rußland hätte weiß der Himmel welche Suprematie der Lüfte eingebüßt, weil sie sich nicht rechtzeitig um den Starrballon eines gewissen Kostowitsch gekümmert habe. Dieser Kostowitsch, ein gebroener Serbe, nahm, wie die Berliner »Automobilwelt« erzählt, 1879 seinen Wohnsitz in Rußland und arbeitete Pläne für ein lenkbares Luftschiff starren Systems aus. »Seine Projekte fanden Vertrauen sowohl unter Technikern als auch unter Kapitalisten, was noch mehr heißen will. Bald waren 100.000 Rubel zusammen, auch die Militärverwaltung schoß 35.000 Rubel zu. 1884 war der Benzinmotor — der erste in Rußland — fertiggestellt. Auch das Luftschiff war im wesentlichen vollendet: alle starren Teile bestanden aus »Arborit«, seinem Geheimnis des Erfinders. Alles war zum Flubau fertig, da begannen die Hemmungen. Die hohen Militärs, die sich für das Unternehmen interessiert hatten, sterben oder werden verabschiedet, die Geldquellen versickern. So vergehen zwanzig Jahre. Da geschieht zu Beginn des russisch-japanischen Krieges etwas sehr Drolliges, nicht Russisches. Während Rußlands Geschwader verzweifelt mit dem Gegner ringen, erscheint im Mariuemiusterium ein biederer Russe und bietet ein von Amerikanern gebautes Lenkluftschiff zum Kauf an. Nach kurzer Prüfung der Pläne willigt das Ministerium, erfreut über das neue Kriegsmittel, in einen Ankauf für 200.000 Rubel ein und zahlt unverzüglich den zehnten Teil an. Der biedere Russe geht nun sofort zu Kostowitsch, kauft ihm für eine ganz erheblich geringe Summe die Teile seines Lenkballons ab und fängt schon an, alles zu verladen, da wird die Geschichte rachbar. Der brave Mann verdutzt schleunigst; Kostowitsch stellt den Marinebehörden selbst sein Luftschiff vor, aber diese sind jetzt kopfscheu geworden und haben ein Haar im Ankauf von Motorballons gefunden. Im Jahre 1909 will Kostowitsch seine Erfindung, die nunmehr ihr dreißigjähriges Jubiläum feiert, an eine englische Gesellschaft verkaufen. Das gelangt durch die Presse zu Ohren des damals allmächtigen Stolypin. Eine Kommission muß die Pläne und den vor dreißig Jahren begonnenen Bau prüfen. Alles hat die Jahre ohne jeden Schaden überdauert, die Kommission ist erstaunt über die wundervolle Konstruktion, kommt aber schließlich doch zu einem negativen Urteil. Und dies Urteil — so meint man jetzt plötzlich in Rußland — sei völlig unsachgemäß und geradezu ein Verbrechen gewesen. Das Kostowitsch-Luftschiff bietet den Urtyp der »Zeppeline«, es sei unvergleichlich besser als die ersten Z.-Schiffe und habe auch noch vor den jetzigen Modellen seine großen Vorzüge: Leichtigkeit, geringere Abmessungen, große Tragfähigkeit und Billigkeit. Hätte man in den Achtsiegerjahren Kostowitsch dauernd unterstützt, so hätte man im Kriege gegen Japan bereits eine furchtbare Luftflotte gehabt und jetzt vollends würde Rußland in der fünften Waffe allen anderen Mächten überlegen sein.« Mit der Phantasie und dem, was sein könnte und gewesen wäre, läßt sich allerdings viel leichter schalten als mit ausgeführten Luftschiffen.

LITERATUR.

»Die Wetterkunde.« Eine Anleitung zum Erkennen der Wettervorgänge in der Natur. Von Gustav Walter. Mit 20 Abbildungen und einer farbigen Tafel. Stuttgart 1913. Verlag J. H. W. Dietz' Nachfolger. Preis 75 Pfennig. — Obzwar es kaum einen Zweig der Naturwissenschaften gibt, der von so einschneidender Bedeutung für die Menschen wäre, wie die Wetterkunde, stehen doch viele von ihnen dem Wechsel der Witterung und seinen Ursachen ziemlich verständnislos gegenüber. Das kleine Büchleiu will dem abhelfen, indem es — ohne eine wissenschaftliche Vorbildung vorauszusetzen — die Vorgänge in der Atmosphäre in einer jedermann verständlichen Weise veranschaulicht.

»Denkschrift über den Prinz Heinrich-Flug 1913.« (III. deutscher Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein. Veranstaltet von der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes.) Im Auftrage der Südwestgruppe herausgegeben von Oberstleutnant Frh. von Oldershausen, unter Mitwirkung von Professor Dr. von. Mises und Dr. F. Linke. Straßburg 1914. Verlag von J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel). Preis 4 M. — Im Hinblick darauf, daß der Prinz Heinrich-Flug als Zuverlässigkeitsflug seiner ganzen Anlage und Durchführung nach eine der interessantesten, lehrreichsten Flugveranstaltungen nicht bloß Deutschlands, sondern überhaupt ist, darf auch diese sorgfältig zusammengestellte, ihm gewidmete Denkschrift auf allgemeinen Anklang rechnen.

»Motor.« Illustrierte Monatsschrift für Motorsport, Gesellschaft, Technik. Berlin. Verlag Gustav Braunbeck, G. m. b. H. Aprilheft 1914. Preis 1 M. — Das Aprilheft des »Motor« ist vorwiegend der Luftfahrt gewidmet. Eine

ergreifende Schilderung entwirft der deutsche Flieger Ernst Herbert Kühne von seiner verunglückten Nachtfahrt. Kühne wollte sich um einen der großen Preise der Nationalflugspende bewerben und geriet in der Nacht bei Kassel in die Wipfel einer Buche. Das Flugzeug verbrannte völlig, während der schwerverletzte Flieger von Waldarbeitern geborgen wurde. Die Darstellung, die der jetzt wieder geheilte Flieger von seinem Flug entwirft, ist überaus lebendig. Mit prachtvollen farbigen Illustrationen ist ein Artikel versehen, den Dr. A. Stolberg über seine aërologischen Forschungen und Erlebnisse in Grönland geschrieben hat. Die Wunder der arktischen Eiswelt erschließen sich dem Leser bei der Betrachtung der wunderschönen, stimmungsvollen Landschaften und Szenen, die der Artikel in Wort und Bild wiedergibt. Das Problem eines Flugs über den Ozean wird von L. Mann in fesselnden Ausführungen behandelt. Interessant ist ein Artikel »Wo bin ich?«, der die heutigen modernen Orientierungsmittel für die Luftfahrer zusammenfaßt und für Nacht- und Nebelflieger sehr lesenswert ist. Zu einer phantastischen Reise lädt Hermann Dressler, Chemnitz, die Leser ein; er führt sie in die am Himmel schwebende Stadt Luftonopolis, deren Abenteuerlichkeit der bekannte Maler Paul Wendling in einer großen Zeichnung vortrefflich wiedergibt. Von automobilistischen Ereignissen werden die Tour de France und das Vanderbilt-Rennen in spannenden Bildern geschildert; als eine seltene Aufnahme wird ein gefährlicher Sturz im Rennen um den Großen Preis von Amerika wiedergegeben. Über neue Automobil-Heeresfahrzeuge orientiert ein weiterer Artikel und über Luftpropellerantrieb von Motorbooten plaudert Oberingenieur Heymann mit besonderer Berücksichtigung der Frühjahrswettkämpfe in Monaco.

BRIEFKASTEN.

D. F. in P. — Der italienische Höhenrekord gehört gegenwärtig dem Flieger Bolognesi, der am 1. April d. J. 4400 *m* erreichte. Er führte den Rekordflug bei Mailand aus.

P. L. in L. — Der Erste, der ohne Zwischenlandung von Paris nach Berlin flog, war Letort. Sein erster derartiger Flug fand am 13. Juli 1913 statt; und am 23. August wiederholte Letort diese Leistung.

3e ANNÉE

Lisez

L'Aviation

et l'Automobilisme

Militaires

Vous y trouverez, traitées par des spécialistes,

Toutes les questions touchant à l'adaptation des Locomotions Mécaniques à la

Défense Nationale

(Technique et Pratique)

Rédacteur en chef : Robert Desmons

MENSUELLE

Abonnements: Iran : 8 fr., Etranger : 2 fr | *Le N°* **0.60**

Téléphone : Gutenberg 16-24 — **5, Cité Trévise, 5** — **PARIS** — *Téléphone :* Gutenberg 16-24

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE DES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES

Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul.

ABONNEMENT D'UN AN

FRANCE : **6** Francs — ÉTRANGER : **7** Francs

Numéro Spécimen franco : **60** centimes

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE

32, rue Madame, Paris

Neu! Neu!

Soeben erschien:

(Autotechnische Bibliothek, Bd. 50)

Fliegerschule

Was muß ich wissen, wenn ich Flieger werden will!

Ein Lehr- und Handbuch für den Flugschüler

von

Heinz Erblich

Flugzeugführer

200 Seiten mit 95 Abbildungen und 2 Tafeln

Preis elegant gebunden K 3·50

INHALT: Vorwort — Die Ausbildung zum Flugzeugführer — Gebräuchliche Flugzeugtypen — Das Flugzeug (Rumpf, Fahrgestell, Tragflächen, Einstellung des Flugzeugs, Steuerzüge) — Der Motor (gebräuchliche Motorentypen, Betriebsstoff, Ölung, Kühler) — Der Propeller — Der Flug (Vorbereitung zum Flug, Was muß ich kontrollieren, Fortschaalen, Überlandflug, Höhe, Abstieg, Landung, Meister des Fluges, Der Flieger und das Wetter, Luftwirbel, Wetterkarte, Meteorologische Apparate) — Anhang (Bestimmungen, Karten u. s. w.) — Bezugsquellen u. s. w.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom Verlage:

Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62

The National Aeronautic Magazine of America

„FLY"

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for $ 1·50 for a yeare subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sampeleo pies 10 cts. each.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques. Parait le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT"

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1913/14. **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1913/14.

Gültig vom 1. November 1913.

Wien (Südbhf.) – Italien

über Cervignano

□		□
720	ab Wien Südbhf. . . . an	680
981	Semmering . . .	411
1038	Bruck a. d. M. . .	226
1127	Graz Hauptbhf.	155
1227	Marburg Hauptbhf.	1243
141	Cilli	1139
319	Laibach	960
924	an Abbazia-M. . .	538
946	Fiume	500
567	Nabresina	719
635	Triest S. B. . .	625
685	Monfalcone .	621
945	Venedig . .	230
215	Mailand . .	945
518	Florenz . .	620
1065	Rom . . .	1169
655	an Neapel . . . ab	730

über Cormons

		□	915
ab	Wien Südbhf. .	an	
	Semmering		706
	Bruck a. d. M.		531
	Graz Hauptbhf.		434
	Marburg Hauptbhf.		307
	Cilli . .		158
	Laibach . .	an	1206
	Abbazia-M.		841
	Fiume .		819
	Nabresina		917
	Triest S. B. .		845
	Venedig .		210
	Mailand		945
	Florenz .		640
	Rom .		1150
an	Neapel . . .	ab	730

über Ala

□	✦		□
838	1020	ab Wien Südbhf. . an	705
1040	1254	Semmering .	442
1148	203	Bruck a. d. M. .	332
1237	300	Graz Hauptbhf.	243
1348	411	Marburg Hauptbhf.	104
1418	631	an Klagenfurt Hauptbhf.	1041
1518	717	Villach Hauptbhf.	1000
1726	915	Lienz . .	804
1144	141	Bozen-Gries .	341
100	346	Meran . .	158
130	253	Trient . .	230
146	.	Rovereto .	.
321	.	Mori . . .	159
399	600	Arco . . .	1221
213	340	Ala . . .	144
410	500	Verona . .	1210
640	835	Mailand . .	910
336	1202	Florenz . .	530
945	.	an Genua . .	530

über Pontebba

	×	△		△	×	
735	1030	430	ab Wien Südbhf. . . . an	250	515	840
1006	1284	633	Semmering . . .	100	319	624
1117	142	738	Bruck a. d. M. . . .	1149	206	513
1142	214	758	Leoben Hauptbhf. an	1127	183	445
314	.	.	an Klagenfurt Hauptbhf.	.	.	1255
352	604	1145	Villach Hauptbhf. .	744	917	1221
1057	1150	.	Venedig . .	.	232	500
610	415	.	Mailand . .	.	1010	1135
651	502	1140	Florenz . .	700	910	915
106	.	540	Rom . . .	130	.	245
658	.	1003	an Neapel . . . ab	820	.	955

Ab Nizza 1109 n. Cannes 1023

An Nizza 508 n. Cannes 648

Deutschland – Italien

über Ala

◆	●	○	+	○	1040	110	
1032	1110	1058	305	1040	110	ab	Berlin . . . . an
1245	126	110	523	110	100		Leipzig . . . .
810	900	940	1238	130	1040		München . . . .
1104	1151	106	322	440	227		Innsbruck Bythf.
231	302	446	645	826	609		Bozen-Gries . .
345	.	554	1008	936	717	an	Meran . . . .
332	354	545	743	921	710	ab	Trient . . . .
.	.	613	.	952	742		Rovereto . . .
.	.	1015	1230	425	1230		Venedig . . . .
581	559	812	541	1205	1000		Verona . . . .
835	.	1112	1235	610	1245		Mailand . . . .
1203	1122	349	338	852	518		Florenz . . . .
150	505	850	900	105	1055		Rom . . . .
1040	945	210	555	655	655	an	Neapel . . . .

●	○	○	+	○	1040	110	
903	906	236	1207	936	458		
541	651	408	952	706	402		
956	1050	400	205	940	757		
647	737	1242	1121	600	448		
307	408	846	748	156	1249		
151	.	727	628	1246	1115		
211	303	143	647	1247	1147		
.	.	658	.	1219	1121		
.	.	1210	.	800	1705		
1155	1248	428	442	1000	902		
910	.	1230	.	700	622		
530	709	915	1045	225	325		
1150	130	245	530	956	900		
540	900	955	1019	310	420		

Budapest (Südbhf.) – Italien

über Cormons

*	□			□
705		ab	Budapest S. B. . . an	1015
915			Triest S. B. . .	845
			Görz S. B. . .	746
1004			Cormons . . .	735
1023			Venedig . . .	445
206			Mailand . . .	1210
640			Florenz . . .	630
1110			Rom	1150
645		an	Neapel . . . ab	730
1205				420

über Cervignano

600	ab	Budapest S. B. . . an
945		an Venedig . . .
215		Mailand . . .
518		Florenz . . .
1155		Rom . . . .
655	an	Neapel . . . ab

910		
230		
945		
620		
1150		
730		

über Ala

600	✦	800	ab	Budapest S. B.	an	1015	1015
419	581	40	an	Klagenfurt Hptbf.		1041	1216
518	717	139		Villach Hptbf.		1000	1150
726	915	346		Lienz . .		804	940
847	1059	558		Toblach .		647	825
1114	141	1201		Bozen-Gries		341	525
100	345	1446		Meran .		158	405
119	253	1511		Trient .		230	439
146	.	1540		Rovereto		.	511
154	321	1600		Mori .		159	532
230	400	1630		Arco .		128	212
313	500	1700		Riva .		1213	155
410	500	1730		Ala .		144	304
640	835	1940	an	Mailand	ab	910	945

□ Schlafwagen.
○ Speisewagen.
‖ Über Primolano.
+ Berlin—Tirol—Rom-Expreß verkehrt bis 1. Dezember.
Ägypten-Expreß verkehrt ab 7. Januar (einmal wöchentlich).
● Berlin—Neapel-Expreß verkehrt ab 1./4. Dezember (zweimal wöchentlich).
✦ Wien—Budapest—Tirol—Rivin-Expr. verk. ab 5./7. Feb. bis 20./8. (2 mal wöchentlich).
◆ Nord-Süd-Expreß verkehrt ab 1./8. Dez.
× Wien—Nizza-Expreß verkehrt ab 15./16. November täglich.
△ Wien—Rom-Expreß verkehrt ab 2./5. Fe) (dre mal wöchentl.)

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 5. Wien, 1. Mai 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Ein scharfer Erlaß. — Circenses et panem. — Pasquier in Aspern. — Der Schicht-Flug. — Der Fallschirm. — Die Wettbewerbe von Monaco. — Wieder einer! — Ein »Zeppelin in Gefahr. — Von Ingenieur Berliner. — Die Affäre Pégoud. — Prinz Heinrich-Flug. — Vom Aéro-Club de France. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

EIN SCHARFER ERLASS.

Der von dem Herausgeber unseres Blattes in der vorletzten Nummer unter dem obigen Titel veröffentlichte Artikel*), worin dem Kriegsministerium recht gegeben und zugestimmt wurde, hat überraschend schnell eine sehr bezeichnende Wirkung gehabt. Kaum 24 Stunden nach der Ausgabe der bezüglichen Nummer der »Lnftschiffer-Zeitung« erschien der gegenwärtige Präsident des Aëro-Klubs, Herr Baron Constantin Economo, bei seinem Vorgänger, dem derzeitigen »Ehrenpräsidenten« Victor Silberer, und es entspann sich nach den einleitenden Begrüßungsformen der nachfolgende kurze Dialog:

Victor Silberer: Also, sehr geehrter Herr Baron, was führt Sie eigentlich zu mir, mit was kann ich Ihnen dienlich sein?

Baron Economo: Ach, geehrter Herr Abgeordneter, es ist eine ganz furchtbare Sache, in der ich komme, eine ganz furchtbare Verlegenheit, in der ich mich als Präsident des Aëro-Klubs jetzt befinde.

Victor Silberer: Eine »furchtbare« Sache? Was soll denn das sein?

Baron Economo: Ja, die Geschichte ist eine in der Tat furchtbar unangenehme und mir furchtbar peinlich. Es sind nämlich die Herren Fliegeroffiziere über den in Ihrem Blatte erschienenen Artikel »Ein scharfer Erlaß« sehr aufgebracht und da diese Herren auch Mitglieder des Aëro-Klubs sind, bei dem wieder Sie als »Ehrenpräsident« fungieren, so finden die Herren, daß sie nicht länger einem Klub angehören können, dessen Ehrenpräsident in solcher Weise schreibt, weshalb sie entschlossen sind, insgesamt aus dem Klub auszutreten. Die Zahl dieser Herren beträgt aber heute schon gegen hundert! Sie werden zugeben, daß dieser drohende Verlust für mich als Präsidenten.....

Victor Silberer: Verehrter Herr Präsident, ich verstehe Sie vollkommen, kann aber in der ganzen Sache nichts Furchtbares finden, denn sie ist ja so einfach wie das Ei des Kolumbus: Es fällt mir nicht im Traume ein, Sie auch nur einen Augenblick länger in dieser Verlegenheit zu lassen! Sie brauchen die Herren militärischen Berufsluftschiffer, weil der Sport bei Ihnen heute fast ganz auf diese Herren aufgebaut ist — was allerdings seinerzeit bei mir nicht der Fall war — während ja ich heute für Sie und Ihren Klub nichts mehr bin, als ein längst veraltetes, unnützes Möbel. Und da ich durchaus nicht will, daß Sie meinethalben auch nur einen einzigen jener ausgezeichneten Herren verlieren, so lege ich hiermit die Ehrenpräsidentschaft des Aëro-Klubs in aller Form zurück, wodurch mit einem Schlage Ihre Sorge behoben wird. Der Verzicht auf diesen Titel wird mir um so leichter, als sich neuerdings gezeigt hat, daß ein solches Ehrenamt für den glücklichen Besitzer doch nur eine arge Fessel bedeutet, nachdem viele der Ansicht sind, daß es zu großen Rücksichten verpflichte. Mit der Niederlegung des Ehrenpräsidiums entfällt für mich fortan diese Fessel und ich trete wieder in den unbestrittenen Vollbesitz des Rechtes der freiesten Meinungsäußerung.

Der Herr Baron nahm diese Erklärung mit sichtlicher Erleichterung entgegen und brachte sie unverweilt dem Ausschusse und den Herren Fliegeroffizieren zur Kenntnis.

Zwei Tage später erhielt dann noch die Verwaltung der »Luftschiffer Zeitung« ein offizielles Schreiben des Aëro-Klubs, worin mitgeteilt wird, daß der Ausschuß einstimmig beschlossen habe, »das publizistische Verhältnis zur »Wiener Luftschiffer-Zeitung« hiermit sofort zu lösen, wodurch auch das Verhältnis der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« statutengemäß zur Österreichischen Aëro-

*) Dieser Artikel war zuerst in der „Allgemeinen Sport-Zeitung" erschienen. Die „Luftschiffer-Zeitung" wird nämlich lediglich aus dem Satze der Spalte „Luftschiffahrt" der „Allgemeinen Sport-Zeitung" hergestellt. Was dort in zwei Sonntagnummern der „Sport-Zeitung" enthalten ist, erscheint alle 14 Tage als „Luftschiffer Zeitung", weil es viele Interessenten der Aëronautik und des Flugwesens gibt, welche für den Tarf und die vielen anderen Sportszweige, denen das große Blatt gewidmet ist, gar kein Interesse haben. Diese brauchen also statt der „Allgemeinen Sport-Zeitung" nur das kleine Spezialblatt zu halten.

nautischen Kommission und zum Österreichischen Luftschiffer-Verband als gelöst erscheint«. Hierzu sei nur bemerkt: Das Abkommen des Aëro-Klubs mit der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bestand darin, daß sich die Zeitung verpflichtet hatte, alle Nachrichten der drei Korporationen Aëro-Klub, Aëronautische Kommission und Luftschiffer-Verband unentgeltlich zu bringen und daß die zirka 400 Mitglieder des Aëro-Klubs die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« statt zum normalen Abonnementspreise von 14 Kronen für fast den halben Preis, nämlich nur acht Kronen, erhielten.

Die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« erscheint daher fortan wieder in der ursprünglichen Ausstattung ihres Zeitungskopfes mit Hinweglassung der Nennung der drei obigen Korporationen.

Die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bleibt deshalb auch in Zukunft mehr als je, was sie von Anbeginn gewesen und worin sich ihr Herausgeber durch keinerlei Verbindung und keinen Ehrentitel je beschränken lassen wollte: »Unabhängiges Fachblatt.«

Die »Allgemeine Sport-Zeitung« hatte niemals irgend welche Verbindung mit dem Aëro-Klub und es war eine ganz selbstlose besondere Gefälligkeit, daß sie alle dessen Mitteilungen brachte.

Victor Silberer.

Es ist jetzt nur ein wahres Glück, daß Seine Exzellenz der Herr Kriegsminister nicht auch irgend eine Ehrenstelle im Aëro-Klub bekleidet, sonst hätte es ihm da gleichfalls recht schlecht ergehen können, nachdem er doch den Erlaß herausgegeben, dem ich dann nur zugestimmt habe . . . *V. S.*

CIRCENSES ET PANEM.

Die aviatischen Osterfeiertage haben die verheißene Sensation gebracht. Unerhörte Kunststücke in der Luft, und — es ist auch richtig ein Unglück passiert. Ein doppeltes sogar. Der Pilot Lemoine und der Fallschirm-Bravourspringer Kapitän Bourhis haben vor den Augen der Zehntausende, die am Ostersonntag die zum Flugfeld umgewandelten Äcker von Aspern umsäumten, Stürze mit bösen Folgen getan. Wer Zeuge war, muß sagen, daß zum mindesten bei dem Piloten Lemoine nur der reine Zufall, das blinde Glück im Unglück den völlig tragischen Ausgang, den Tod dieses Mannes verhindert hat.

Sensation — Bravourspring: die beiden Wörter fließen wie von selbst in die Feder. Sie sind aber nur Zitate. Auf den Ankündigungen, im offiziellen Programm waren sie zu lesen, von den Reklamestreifen in den Wagen der Straßenbahn stach es, weit mehr als die ziemlich ruppige Zeichnung des Barons Pasquier auf dem Lenkersitz, ins Auge: Sensation — Bravour! Zu einem Spektakelstück mit ausgiebig gruseligem Einschlag wurden die Wiener eingeladen, die Technik der Marktschreierei, des »Hereinspaziert!« mit Variationen fand Anwendung auf den »erfüllten tausendjährigen Traum der Menschheit«. Und was versprochen wurde, war nicht zuviel — die Sensationslüsternheit ist auf ihre Rechnung gekommen. Mehr, als daß zwei Menschen auf dem Boden der aviatischen Arena liegen bleiben, kann man füglich nicht verlangen.

Die österlichen Flugtage in Aspern sind auch in diesem Blatte angekündigt worden. Knapp, aber wohl mit richtiger Charakteristik. »Heute und morgen produzieren sich in Aspern der Flieger Pasquier und der Fallschirmkünstler Bonnet.« Bonnet, der Erfinder dieses Fallschirms, trug allerdings nicht selbst seine Haut zu Markte, diesen Handel besorgte ein anderer; an dem Wesen dessen, was man sah und was geschah, ändert das nichts. Es war eine Akrobatenvorstellung; wieder ein offizieller Ausdruck, das Programm spricht von Luftakrobaten. Dieser Baron Robert Pasquier, der mit imponierendem Raffinement in Szene gesetzt wird — die Reklame erstreckt sich nicht nur darauf, daß seine Frau an seinen Flugkapriolen teilnimmt, auch seine Zwillinge in der Wiege müssen herhalten — ist in der Tat ein wahrer Blondin der Lüfte, ein Virtuos, ein Phänomen, ein Hexenmeister der Fliegerei — aber eben ein Artist. Und wie es um den vielgepriesenen Fallschirm Bonnets steht, das angebliche Wunderding, das eine Art automatischen Sicherheitsventils der Aviatik sein sollte, hat sich nur zu drastisch gezeigt. Wenn ein von langer Hand vorbereiteter Absprung derart mißlingt, was ist erst zu erwarten, sobald eine jähe katastrophale Wendung zum augenblicklichen Entschlusse zwingt? Daß es möglich ist, mit einem Fallschirm heil zur Erde zu kommen, ist längst nichts Neues, das hat zum Beispiel Käthe Paulus vom Freiballon aus oft genug gezeigt; daß aber der Fallschirm des Kapitäns Bonnet die große praktische Errungenschaft sei, die mit der Gefährlichkeit des Fliegens aufräumt, wird durch die Art, wie es Bourhis erging, nur zu gründlich widerlegt. Was in Aspern jetzt zu sehen war, ist kein Fortschritt auf dem Wege zur verallgemeinerten Nutzbarmachung der Aviatik, sondern nur eine Schaustellung außergewöhnlicher individueller Geschicklichkeit und ein waghalsiges, halsbrecherisches Experimentieren Sensation — Bravour.

Da fragt es sich denn doch: Ist es gut, die Sensationslust der Massen aufzuschüren? Wirkt es nicht demoralisierend, ist es nicht eine frevle Spekulation auf brutale Instinkte, den Leuten den Mund nach Bravourstücken wässern zu machen, deren stärkster Reiz in der geheimen Erwartung liegt, daß sie vielleicht fehlschlagen könnten? Gewiß, man muß heute schon zu besonderen Mitteln greifen, um ein Flugfeld zu füllen, denn das einfache Fliegen wird jedem, der es einmal gesehen hat, bald langweilig; man muß — wieder ein Wort aus dem Programm — einen »Übertrumpfer« als Trumpf zur Verfügung haben. Aber — muß es

denn sein, daß sich eine Völkerwanderung nach Aspern ergießt, wenn man der Menge nichts zu bieten hat, als einen grausam-pikanten Nervenkitzel? Muß eine Großstadt damit in Spannung versetzt werden, daß Genickbrüche bei festlich dekoriertem Schauplatz in Aussicht stehen? Die Schönheit der Flüge Pasquiers in allen Ehren — aber das andere Um und Auf war traurig. Von den wüsten Szenen, der ganz unwienerischen Rücksichtslosigkeit und Roheit bei der Erstürmung der Straßenbahnwagen bis zu der Nonchalance, mit der das Publikum des Flugfeldes die zwei Unglücksfälle hinnahm, Symptome einer bedenklichen Verpöblung der Massenpsyche. Damit ist der äußerliche Amerikanismus des Bildes, das »imposante, großstädtische Getriebe«, der Rummel des Zu- und Abflutens zu teuer erkauft.

Man braucht wahrhaftig nicht altmodisch und gefühlsduselig zu sein, um in diesem Rummel an und für sich schon etwas Ungesundes zu erblicken. Die Fabriksgegenden am linken Donauufer, das eintönige Marchfeld sind alles eher als ein Ausflugsziel, und der Weg nach Aspern ist wohl für die Leute, die sich kein Automobil leisten können, ein wahrer Kreuzweg; dennoch ein ungeheurer Menschenzufluß, obwohl an diesen gesegneten Ostertagen die junge Herrlichkeit des Wienerwaldes lockte, dennoch lebendige Säulen, die sich durch Staub und die Schwaden des Benzindampfes zu den Toren des aviatischen Zirkus wälzten .... Es mögen jene recht haben, die behaupten, daß das Publikum dieser Flugveranstaltung qualitativ gegen das, das früher nach Aspern kam, zurückgegangen ist, an Menge aber war es dem Anscheine nach eher noch gewachsen. Selbst wenn den Großteil nur die harmlose Neugier — von Wissensdurst kann man wohl bei den wenigsten reden — hinabgeführt hat, so ist es doch wahrlich kein wohltätiger Tausch, daß sich so und so viele Tausende, statt irgendwo unter natürlichen Verhältnissen Erfrischung und Erholung zu suchen, mit aufgestachelter Leidenschaftlichkeit zu einem Schauspiel drängen, bei dem der Genuß doch vor allem nur in der Aufregung besteht.

Es gibt wahrscheinlich viele, die sagen werden, daß das ein eigentümlicher Standpunkt für ein Fachblatt ist. Aber die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« hat von jeher in allen Dingen den Standpunkt eingenommen, den sie für recht und gut hält; durch Rücksichten läßt sie sich nicht binden und hindern. Zudem gehören Dinge, wie man sie jetzt in Aspern gesehen hat, weder dem Sport an, noch der ernsten Förderung der Luftschiffahrt. Gewiß verdienen auch die artistische Fertigkeit und Kühnheit Anerkennung und haben sie immer in diesem Blatte gefunden, wenn sie eben — nicht schädlich wirken. Die aviatischen Osterproduktionen von Aspern aber waren ein Auswuchs, und der ist ebenso zu bekämpfen wie etwa die Einschleppung der Boxerwettkämpfe nach Österreich.

Mag sein, daß wir vereinsamt bleiben, wenn wir zwischen zweckmäßigen Bemühungen um das große Werk der Eroberung der Luft und zwischen der Luftakrobatik unterscheiden. Doch glauben wir, daß auch die übrige Presse nach dem, was sich jetzt zugetragen hat, kritischer als bisher zu Werke gehen wird, wenn man von ihr Animierdienste für aviatische Veranstaltungen verlangt. Kein Zweifel, die Aviatik hat das Zeug in sich, helle Begeisterung, leidenschaftliche Schwärmerei zu erwecken; aber man wird in Zukunft vielleicht doch vorsichtiger damit sein, sie in den Himmel zu erheben, nachdem man gesehen hat, welche Ausnützung dies erfährt. Ein Abflauen der publizistischen Reklame war übrigens schon diesmal bemerkbar. Vielleicht hängt dies damit zusammen, daß sich der wahre Charakter und Zweck dieses Unternehmens enthüllte, indem, wie uns auf eine Anfrage bei der Geschäftsstelle der Wiener Flugfeld-Gesellschaft mitgeteilt wurde, die verfügungsberechtigten Machthaber — aus den »finanziell beteiligten Kreisen« bestanden. Wer diese waren, erfuhr man nicht. Jedenfalls unterstand die Veranstaltung keinem sportlichen Klub und keinem wissenschaftlichen Verein, sondern sie war eben das Werk — »finanziell interessierter Kreise«. Eine Société anonyme zur Ausnützung der Sensationsgier . . ., es wird gut sein, diesen Geschäftszweig nicht zu üppig werden zu lassen. Wenn ein Flieger sein Leben in Bravourstücken riskieren will, ist das seine Sache, aber öffentliche Angelegenheit ist es, ob eine ganze Bevölkerung aufgefordert werden soll und darf, dabei zuzuschauen. Aviatische Gladiatorenspiele sind eine negative Errungenschaft und es ist unwürdig, aus solchen modernen Circences Kapital zu schlagen.

PASQUIER IN ASPERN.

DER VERUNGLÜCKTE FALLSCHIRMABSTURZ.

Der französische Kunstflieger Baron Robert Pasquier hat an den beiden Osterfeiertagen auf dem Aspernaer Flugfelde seine angekündigte Schaustellung dem Programm gemäß durchgeführt; der Absturz mit dem Fallschirm von Bonnet aber blieb auf den ersten Tag beschränkt, da dabei sowohl der Mann, der ihn zu ternahm, Kapitän Bourhis, als auch der Pilot des Eindeckers, der den Experimentator in die Luft getragen hatte, Lemoine, verunglückten.

Beide Tage waren vom prachtvollsten Wetter begünstigt. Am Sonntag fand das Flugfeld einen riesigen Besuch. Vom Hofe erschienen: Erzherzog Leopold Salvator mit Gemahlin Erzherzogin Blanka und den Kindern Erzherzogen Rainer, Leopold, Anton, Franz Josef, Erzherzoginnen Maria Antonia, Asunta, Maria Dolores, Maria Immaculata und Margarita, Erzherzog Franz Salvator mit seinen Söhnen Erzherzogen Hubert und Franz Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzogin Isabelle, Erzherzogin Isabelle Marie, Erzherzog Albrecht, Prinz Franz von Bayern und Prinzessin Elisabeth von Parma. Im reservierten Raum und vor dem Hangar sah man zahlreiche Mitglieder der Aristokratie, hohe Militärs aus den an der Luftschiffahrt besonders interessierten Dienstzweigen etc. Als Veranstalter der luftakrobatischen Produktionen war auf den Ankündigungen und Programmen

die Wiener Flugfeldgesellschaft genannt, doch soll das Unternehmen von einem Budapester Konsortium ausgegangen sein, was dadurch eine Bestätigung zu finden scheint, daß die Plakate den Namen eines ungarischen Zeichners tragen.

Die Gesamtzahl des Publikums, das sich am Sonntag auf dem Platze der Flugfeldgesellschaft befand, wird auf 30.000 Personen geschätzt. Eine sehr große Menge hielt aber außerhalb des eingefriedeten Raumes, woru wohl der Umstand viel beitrug, daß die Leute bei den diesmal sehr schlechten Beförderungsverhältnissen vielfach mit großer Verspätung nach Aspern kamen. Es wurde besonders darüber Klage geführt, daß in Stadlau zur Verbindung zwischen der Station der Staatsbahn sowie dem Endpunkte einer der beiden in Betracht kommenden Straßenbahnlinien auf dem Flugfelde ganz unzureichende Fahrgelegenheit zur Verfügung gestanden sei. Aspern selbst hatte wieder einmal einen »großen Tag«, der Ort und das Terrain zwischen ihm und dem Flugfelde waren überfüllt, namentlich auf den alten Schanzen wimmelte es von Leuten.

Um ½4 Uhr bestieg Baron Pasquier seine Maschine. Er benützte einen Blériot-Eindecker, gleich dem, auf dem sein Lehrer Pégoud hier die Verkehrtflüge und Luftsalti gezeigt hatte. Die Vertikalflüche des Steuerendes trug auf dem weißen Grunde ein rotes russisches Kreuz. Pasquier, ein kräftiger, untersetzter Mann mit energischem Gesichtsausdruck, war mit dem ähnlichen Pilotenkostüm, Lederjacke und Sturzhaube, bekleidet. Es wird berichtet und wurde in den Bekanntmachungen über ihn hervorgehoben, daß er in Frankreich zahlreiche seiner Flugkunststücke mit seinem Frau als Passagier ausgeführt hat; hier tat er es nicht, was gewiß nur zu billigen ist. Er stieg ohne Begleitung auf.

Den Anfang machte, wie es auf dem Programme stand, ein Rekordsozierungsflug. Dieser bot noch nichts Besonderes, wenngleich er mit einem jähen Sturzflug endete, der in eine sichere, sanfte Landung überging.

Alsbald erhob sich der Flieger abermals, nun zu seinen »Luftkapriolen«. Er flog zunächst mit schräg gestelltem Apparat, dann folgte das »Looping the Loop«. Diese vertikalen Kreisflüge, fast unmittelbar hintereinander ausgeführt, wirkten entschieden noch effektvoller als jene Pégonds, zumal da man sie viel besser beobachten konnte, weil sich Pasquier in weit geringerer Höhe — etwa 500 *m* — hielt. Es waren die reinen Purzelbäume, der Apparat drehte sich förmlich wie eine Spielkarte beim Volteschlagen. Einen eigentlichen Rückenflug von längerer Dauer, wie ihn Pégond gezeigt hatte, sah man dagegen von Pasquier nicht. Glänzend waren seine Spiralen, Schleifen und der Korkzieherabstieg, sowie das Fliegen mit seitlich vertikal gestellten Tragflächen. Immerhin blieb der Gesamteindruck der, daß Pasquier seinem Vorbilde Pégond vielleicht ebenbürtig ist, ihn jedoch nicht übertrifft.

Als Pasquier gelandet war, machten sich der Pilot Lemoine und der Fallschirmspringer Bourhis bereit. Lemoine führ einen schweren Deperdussin-Eindecker. Der hübsche, schlanke junge Mann trug keine aviatische Ausrüstung, nur einen weißen Schwitzer. Ebenso war Kapitän Bourhis bekleidet. Der »Erfinder« des Fallschirmes, Kapitän Frédéric Bonnet, leitete die Vorbereitungen, legte dem Springer die Gurten und Schleifen an, die diesen mit dem Fallschirm ans weißer Seide verbanden, der zusammengefaltet auf der Maschine hinter den Sitzen lag.

Der Eindecker stieg auf, umkreiste das Flugfeld und schraubte sich dabei allmählich auf die 400 *m* empor, aus welcher Höhe der Absprung erfolgen sollte. Über der Mitte des Flugfeldes löste sich plötzlich etwas Weißes von der glänzenden braunen Fläche des Flugzeuges los. Fast im selben Augenblick schoß der Eindecker mit enormer Geschwindigkeit überaus steil, scheinbar fast senkrecht, zu Boden. Es war wie eine Wettfahrt zwischen Flugmaschine und Fallschirm. Ping oder Sturz? Knapp oberhalb der Erde reißt der Pilot den Apparat auf, dieser kommt auf die Räder, läuft aber nun mit furchtbarer Schnelligkeit dahin — auf die Planke zu, die in der Richtung gegen Eßlingen das Flugfeld abschließt. Da bäumt sich die Maschine auf, um gleich darauf zusammenzubrechen; der Pilot fliegt im Bogen aus dem Sitze, zwischen dem Wrack und der Planke auf den Boden. Unterdessen gaukelt der Fallschirm noch in der Luft. Ein Teil des Stoffes ist zu Halbkugelform aufgeblüht, oben flattert aber ein etwa ein Drittel so großer Zipfel. Unten baumelt der Mann im weißen Schwitzer. Man sieht, daß er krampfhafte Bewegungen macht. Der Fall scheint anfangs, namentlich im Vergleich mit dem jähen Niedergang der Flugmaschine, nicht gefahrdrohend schnell zu sein. Gegen das Ende zu geht er aber in ein förmliches Sausen über, der Aufprall des Springers muß wuchtig sein. Auf dem Boden angekommen, richtet sich dieser einen Augenblick auf, sinkt aber gleich zusammen.

Es ist klar — ein doppelter Unglücksfall! Autos, mit Offizieren besetzt, eilen über das Feld, der Wagen der Rettungsgesellschaft nimmt zuerst den Fallschirmspringer auf und fährt dann an die Grenze des Flugplatzes, wo der zertrümmerte Apparat und sein Lenker liegen. Es ergibt sich, daß Bourhis verhältnismäßig gut weggekommen ist; immerhin sprechen die ersten Nachrichten auch über ihn von doppeltem Schenkelbruch. Lemoines Zustand scheint verzweifelt zu sein. Bald wird jedoch bekannt, daß zum Glück auch er swar schwer, doch nicht unmittelbar lebensgefährlich verletzt ist.

Der Fallschirm wird in den Hangar gebracht und der Unterschung über die Ursachen des Unfalles wegen unter sorgfältige Obhut genommen. Nach dem Augenschein und auch nach der Aussage des Kapitäus Bourhis bestand diese Ursache darin, daß sich einerseits durch Verwicklung der Schnüre der Fallschirm nicht vollständig öffnen konnte, anderseits beim Absprunge ein Höhensteuer beschädigt wurde. An der Flugmaschine war die Stirnseite bis auf den Motor vollständig ser trümmert, die Tragflächen waren abgebrochen und vielfach zerfetzt und zersplittert, der rückwärtige Teil des Apparates und speziell die Steuerungsvorrichtung wies jedoch keine äußerlichen Beschädigungen auf.

Nach dem Unglück wurde der Blériot-Apparat noch einmal aus dem Hangar gebracht und Baron Pasquier machte sich zur Auffahrt bereit; es kam jedoch nicht dazu, die Veranstaltung wurde abgebrochen.

Der zweite Tag ergab, was den Besuch betrifft, ein Fiasko. Vom Hofe erschien diesmal niemand, Bourhis hatte sich soweit erholt, daß er sich auf dem Flugfelde zeigen konnte; eine Wiederholung des Fallschirmsprunges unterblieb jedoch. Baron Pasquier bestritt das Programm allein. Da er noch niedriger flog als am ersten Tage und sich auch nahe den Tribünen hielt, erzielt er so ch stärkere Wirkung.

Baron Robert Pasquier ist 27 Jahre alt. Es heißt von ihm, daß er, ein sehr reicher Mann, seine aviatischen Kunststücke aus Passion betreibt. Alfred Leblanc und Jean Bonrhis zählen jeder 26 Jahre. Der Absprung, den Bourhis hier mit dem Bonnet schen Fallschirm unternahm, war sein vierter; den ersten führte er am 22. Februar des heurigen Jahres in Juviny aus.

Lemoine und Bourhis, die bei der Fallschirmproduktion in Aspern verletzten Luftfahrer, wurden im Spital durch eine gerichtliche Kommission einvernommen. Der Pilot Lemoine erklärte, daß der Fallschirm nicht, wie dies ursprünglich angenommen wurde, das Höhensteuer durchgerissen hat. Es dürfte vielmehr durch die nicht vollständige Entfaltung des Fallschirmes der Aëroplan aus der Gleichgewichtslage gebracht worden sein. Plötzlich hatte der Pilot einen Stoß nach vorn gespürt, so daß er von seinem Sitz geschleudert wurde. Der Apparat sank, der Pilot verlor die Herrschaft über das Lenkrad, besaß aber noch so viel Geistesgegenwart, sich von dem Gurte zu befreien. Dadurch wurde er gerettet, sonst wäre er unfehlbar von den zersplitterten Teilen des Apparats getötet worden.

Der Fallschirmkünstler Bourhis wieder gab vor der Kommission an, daß trotz der vielfachen Erprobungen und schon klaglos abgelaufenen Vorführungen des Bonnetschen Fallschirmes sich dieser am Sonntag verfangen hat, so daß er sich nicht vollständig entfalten konnte.

Am 17. April begab sich eine landesgerichtliche Kommission, bestehend aus dem Staatsanwalt Dr. Bisiste und dem Untersuchungsrichter Dr. Härdtl, auf das Flugfeld in Aspern. Der Kommission waren als Sachverständige Hauptmann Blaschke von der militärischen Fliegerabteilung und Hauptmann Hauswirth von der militärischen Ballonabteilung zugegeben. Es wurde die Unfallstelle besichtigt, ebenso der Apparat und auch der Fallschirm. Eine Anzahl von Zeugen, die den Unfall mitangesehen hatten, wurden einvernommen. Die Kommission gab ihr Gutachten dahin ab, daß ein fremdes Verschulden ausgeschlossen erscheine und nur ein unglücklicher Zufall vorliege, weshalb für die Behörde kein weiterer Anlaß zu einem Einschreiten gegeben ist.

DER SCHICHT-FLUG.

TRAURIGER VERLAUF.

RAIMUND KARL PITSCHMANN †.

Die erste Etappe.

Wer sich von dem in der Anlage großen Rundflug durch Österreich-Ungarn viel versprach, sieht sich getäuscht. Gleich der Anfang zeigte trotz wunderschönen Wetter die Unsicherheit der Leistungen und vollzog sich überaus sapidigs. Im Handumdrehen waren drei der Konkurrenten aus dem Rennen und es setzte einige, wenn auch glücklicherweise leichte Unfälle. Und dann kam der Todessturz des Piloten Pitschmann, wodurch die ohnehin wenig erfreuliche Konkurrenz ein noch traurigeres Gesicht bekam.

Die Aufgaben, die der Schicht-Flug seinen Bewerbern stellte, sind aus den Propositionen bekannt, die an dieser Stelle genau mitgeteilt wurden. Um die Erinnerung daran aufzufrischen, seien nur die Hauptpunkte kurz rekapituliert. Es muß mit einem Passagier geflogen werden. Flugzeit ist von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends. Die Gesamtstrecke macht 1092 km aus und zerfällt in drei Etappen. Die erste Etappe Asperp—Prag—Theresienstadt—Brünn—Aspern mit Zwangarasten von mindestens sechs Minuten in diesen Städten kann in dem Zeitraume von Sonntag 6 Uhr früh bis Freitag den 23. April, 7 Uhr abends, absolviert werden. Von Theresienstadt aus können ein Teil nehmer, die auf den Städtepreis von 5000 K reflektieren, einen Flug Teplitz—Aussig—Theresienstadt einfügen, der jedoch für die Zuverlässigkeitsprüfung nicht in Rechnung gezogen wird. Die zweite Etappe Aspern—Budapest mit einer Zwangslandung in Raab ist in der Zeit von Samstag den 25. April, 6 Uhr früh, bis Sonntag den 26. April, 10 Uhr vormittags, zu absolvieren. Jene Konkurrenten jedoch, die um den mit der dritten Etappe Budapest—Aspern am 26. April verbundenen Geschwindigkeitspreis sich bewerben wollen, müssen spätestens Samstag 7 Uhr abends in Budapest gelandet sein. Die 100.000 K kommen wie folgt zur Verteilung: drei Zuverlässigkeitspreise von 30.000, 20 000, 10 000 K erhalten jene drei Flieger, welche die größte Durchschnittsgeschwindigkeit über die Gesamtstrecke aller drei Etappen erzielen. Für Tagespreise gelangt die Summe von 10.000 K zu gleichen Teilen an jene Flieger zur Verteilung, welche die erste Etappe am 19. April vollenden. Gelingt dies nur einem Bewerber, so erhält er 5000 K. 20.000 K sind für Kilometerpreise bestimmt, und zwar erhalten alle Bewerber, welche mindestens eine Etappenteilstrecke zurückgelegt haben, einen aliquoten Teil dieser Summe entsprechend der von ihnen zurückgelegten Strecke. Hier wird auch der Flug nach Aussig miteingerechnet. Die drei Geschwindigkeitspreise von 5500, 3000 und 1500 K erhalten jene Flieger, welche beim Fing Budapest—Wien die beste Zeit erzielen.

Zwölf Konkurrenten nannten zum Schicht-Flug, und zwar: Nr. 1 Eugen Cihak, Nr. 2 Ferdinand Konschel, Nr. 3 Franz Reiterer, Nr. 4 Edmund Sparmann, Nr. 5 Alois Stiploschek, Nr. 6 Istvan Dobos, Nr. 7 Guido Prodan, Nr. 8 Leopold Bareth (Pseudonym), Nr. 9 Mumb (Pseudonym), Nr. 10 Ingenieur Wittmann, Nr. 11 Karl Pitschmann, Nr. 13 Feldkirchen (Pseudonym).

Am 18. April fand auf dem Flugfeld in Aspern die Vorprüfung der konkurrierenden Flugzeuge statt. Die Abnahme und Plombierung besorgte eine Kommission, bestehend aus den Herren: Major von Umlauff, Professor Schmidt, Graf Béla Zichy, Hauptmann von Petrocsy, Bob Mautner und Hauptmann Baron Berlepsch. Sieben Apparate wurden geprüft und erhielten die Erlaubnis zur Teilnahme:

Nr. 2. Etrich-Eindecker mit 85 H. P. Hiero-Motor, Pilot F. Kouschel, Passagier Flugschüler Krüger.

Nr. 3. Etrich-Eindecker, 100 H. P. Mercedes-Motor, Pilot F. Reiterer, Passagier Hauptmann Neumann, Direktor der Luftfahrerschule Johannisthal.

Nr. 5. Lohner-Parasol-Eindecker, 80 H. P. Gnome-Motor, Pilot A. Stiploschek, Passagier Regierungsbaumeister Hackstätter (Berlin).

Nr. 8. Lohner-Pfeilflieger, 140 H. P. Hiero-Motor, Pilot L. Bareth (Pseudonym), Passagier Ingenieur Schiske.

Nr. 9. Lohner-Pfeilflieger, 120 H. P. Daimler-Motor, Pilot Mumb (Pseudonym), Passagier Monteur Grünwald.

Nr. 10. Lohner-Pfeilflieger, 90 H. P. Daimler-Motor, Pilot V. Wittmann (Budapest), Passagier Leutnant Lanzi.

Nr. 13. Lohner-Pfeilflieger, 85 H. P. Hiero-Motor, Pilot Feldkirchen (Pseudonym), Passagier Klose.

Von der Teilnahme zurückgetreten sind Ingenieur Sparman (Etrich) und die beiden Ungarn Dobos und Prodam. Pitschmann und E. Cihak hatten sich bloß verspätet. Es sei noch erwähnt, daß Reiterer mit seinem Passagier von Johannisthal über Lemberg nach Wien begehen hatte. Er war am 16 April frühmorgens aufgestiegen, geriet bei Bautzen in einen Schneesturm und landete in der Nähe von Schluckenau an der sächsisch-böhmischen Grenze. Nachmittag gelangte Reiterer nach Prag, wo er auf dem Kemplatz landete. Tags darauf vollendete er die Reise über Brünn. Er traf um ¾4 Uhr abends in Aspern ein.

Auf der Zentralanstalt für Meteorologie war für die Zeit des Schicht-Fluges ein eigener Wetterdienst eingerichtet, der auf Verlangen der Etappenstationen spezielle für Luftfahrerzwecke angeschnittene Prognosen telephonisch mitteilte. Auf der ganzen Strecke war ferner ein umfangreicher Meldedienst organisiert, so daß Landungen außerhalb der Etappenstationen sofort nach Aspern abgegeben werden konnten. Es war auch für rasche Hilfe bei Unfällen Vorsorge getroffen.

Sonntag den 19. April morgens begann der Flug für die erste Etappe. Sechs Konkurrenten waren um 6 Uhr parat: Nr. 2, F. Konschel, und Nr. 3, F. Reiterer, beide auf Etrich-Eindeckern; Nr. 5, A. Stiploschek, auf Pfeil-Eindecker; Nr. 8, L. Bareth, Nr. 9, Mumb, und Nr. 10, V. Wittmann, alle drei auf Lohner-Pfeilfliegern. Die amtierende Kommission bestand aus den Herren Major von Umlauff, Professor Schmidt, Zeitnehmer des Automobil-Klubs Rupp; den Ungerischen Aëro-Klub vertraten Graf Béla Zichy und Dr. Massany, den k. k. Österreichischen Aëro-Klub Baron Dr. Economo.

Die ersten Starts erfolgten rasch nacheinander zwischen 6 Uhr und 6 Uhr 30 in folgender Reihenfolge: Mumb (Passagier Grünwald), Reiterer (Hauptmann Neumann), Bareth (Ingenieur Schisk e), Stiploschek (Regierungsbaumeister Hackstädter) und Wittmann (Leutnant Lanzi). Konschels Start verzögerte sich, weil dieser Pilot einen älteren, abgespielten Apparat benützte, der erst noch einiger Aubbesserungen in letzter Stunde bedurfte. Endlich, um 7 Uhr, erhob sich Konschel mit Flugschüler Krüger als Begleiter. Um 9 Uhr meldete sich auch Cihak zum Fluge. Er stieg um ½10 Uhr empor, gab aber nach einigen Proberunden die Reise auf.

Keiner der sechs Teilnehmer vollendete am ersten Flugtag die erste Etappe, und drei von ihnen blieben überhaupt liegen.

Am raschesten endete der Flug Reiterers, nämlich in Stockerau, wo das Flugzeug zu Boden kam, sich überschlug und fürs Rennen unbrauchbar wurde, während die Insassen unverletzt blieben.

Mumbs Flugzeug wurde durch einen Unfall in Mährisch-Budwitz, 106 *km* von Aspern, flugunfähig, während glücklicherweise auch hier die Flieger ohne Verletzungen davonkamen. Mumb hatte infolge eines Defektes eine Steillandung ausgeführt, wobei der Propeller brach und die Propellerwelle verbogen wurde.

Stiploschek kam bis Wigstadtl in Mähren. Infolge starken seitlichen Windes war ein Gleitflug, den der Flieger versucht hatte, mißlungen, Pilot und Passagier wurden zu Boden geschlendert und der Apparat ging in Trümmer. Stiploschek erlitt leichte Verletzungen am Fuß, während der Passagier heil blieb.

Die glücklichen drei Konkurrenten waren Bareth, Konschel und Wittmann. Bareth kam mit leichter Havarie um 5 Uhr nachmittags nach Kolin, Wittmann um $^1/_4$7 Uhr abends nach Theresienstadt, Konschel am weitesten, nämlich bis nach Brünn, wo er bei Einbruch der Dunkelheit landete.

Die Piloten Bareth, Konschel und Stiploschek flogen im Wettbewerb um den Städtepreis (Nebenpreis 5000 K) die Schleife Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt.

Am 20. April, dem zweiten Tag der Konkurrenz, vollendeten die drei nicht liegengebliebenen Flieger die erste Etappe. Der Schnellste unter ihnen, Konschel, mußte noch zwischen Brünn und Lundenburg wegen Bruchs des Benzinzuleitungsrohres eine Zwischenlandung vornehmen, gelangte aber dann nach einer reinen Gesamtflugzeit von rund acht Stunden kurz vor 11 Uhr vormittags nach Aspern. Bareth, der die Etappenstation Brünn um 11 Uhr 15 verließ, traf in Aspern um $^1/_8$1 Uhr ein. Um $^3/_4$4 Uhr landete schließlich auch Wittmann glatt auf dem Asperner Flugfelde. Die Flieger haben zum Teil ihre Flüge außerhalb der vorgeschriebenen Etappenstationen unterbrochen, so daß ihnen die Aufenthalte in die Flugzeit eingerechnet werden müssen. Die Rechnung ergibt für Wittmann eine Flugzeit von ungefähr $9^1/_2$ Stunden, bei Konschel von 17, bei Bareth von 20 Stunden.

Pitschmanns Todessturz.

Freitag der 24. April war der letzte Tag, der Fliegern für die erste Etappe zur Verfügung stand. Da nun die Teilnahme an der zweiten und dritten Etappe des Wettbewerbes von dem erfolgten Start für die erste abhängig war, sollte der Pilot Raimund Karl Pitschmann, um die in Rede stehende Berechtigung zu erhalten, am Freitag pro forma einen Start machen, ohne die erste Etappe auszufliegen. Diese Anordnung war in folgendem begründet.

Pitschmann war der Lenker eines ganz neuen Flugzeuges, nämlich des Weiser-Parasol-Eindeckers. Dieser Apparat ist eine Schöpfung von Karl Illner. Das Flugzeug war Sonntag den 19. April, als die erste Etappe des Schicht-Fluges begann, noch nicht flugbereit und wurde im Laufe der Woche verschiedenen Erprobungen unterzogen. Dabei erwies er sich zwar als recht flugtüchtig, bei den Landungen befriedigte aber das etwas zu schwache Fahrgestell nicht. Es wurde daher immer wieder verstärkt, wodurch sich der Start Pitschmanns von Tag zu Tag verzögerte. Schließlich versichtete der Pilot darauf, die erste Etappe, die bekanntlich nach Böhmen und zurück führte, tatsächlich zurückzulegen und wollte, wie gesagt, zur ersten Etappe bloß starten, um die Berechtigung für die zweite und die dritte Etappe Wien—Raab—Budapest und Budapest—Wien zu erlangen. Von den Konstrukteuren wurde den Piloten übrigens anheimgestellt, bei günstigen Windverhältnissen eventuell einen kleinen Überlandflug an den formellen Start zu knüpfen. So standen die Dinge Freitag morgens, als Pitschmann die Herren Adami und Graf in Aspern ersuchte, ihn zum Start zu lassen, und die beiden Kommissäre waren infolgedessen etwas überrascht, als Pitschmann ihnen kurz vor der Abfahrt unerwartetermeise die Absicht kundgab, an dem einen Tag die ganze erste Etappe zu fliegen, weil er auf die bei den Probeflügen bewiesene Schnelligkeit des Apparates baue. Und wenn es nicht gelinge, die ganze Etappenstrecke zu durchfahren, so wolle er doch einen längeren Überlandflug unternehmen, um den Apparat auch bei Flügen über kupiertem Terrain auszuprobieren. Auf jeden Fall werde er vor Ablauf des Tages wieder in Wien eintreffen, um den am nächsten Morgen beginnenden Start zur zweiten Etappe nicht zu versäumen.

Raimund Karl Pitschmann verließ um 6 Uhr 49 Minuten das Flugfeld. Auf dem Parasol-Eindecker saß neben dem Piloten sein Bruder, der Polizeiinspektor Johann Pitschmann. Bald nach dem Start des Flugzeuges traf dessen Konstrukteur Karl Illner auf dem Flugplatz ein. Er war angenehm überrascht zu hören, daß Pitschmann trotz der Abmachungen vom Vortage und noch dazu bei dem herrschenden ungünstigen böigen Wind den Flug unternommen habe. Die vollzogene Tatsache ließ sich jedoch nicht mehr ändern und man konnte weiter nichts tun, als die Etappenstationen von dem Abflug des neuen Konkurrenten ordnungsgemäß in Kenntnis setzen.

Mittlerweile strebten die Insassen des Parasol-Eindeckers der ersten Etappenstation Prag zu, der sie freilich nicht einmal in die Nähe kommen sollten. Von Oberhollabrunn an hatte das Flugzeug mit heftigem Wind zu kämpfen, der es von der Flugrichtung in die Gegend von Zwettl abtrieb, wo sich die Windverhältnisse noch ungünstiger gestalteten. Nächst der Ortschaft Wolkenreit wurde der Apparat in mäßiger Höhe plötzlich von einer heftigen Bö erfaßt und tief herabgedrückt, worauf ein jäher Sturz zur Erde erfolgte. Der Unfall geschah um $^1/_8$9 Uhr vormittags bei der Ortschaft Oberwaltenreit. Johann Pitschmann sah, daß sein Bruder bewußtlos sei. Er erhob sich mit Anfbietung seiner letzten Kräfte aus den Trümmern des Apparats und bemühte sich um den Schwerverletzten. Er verständigte dem Bruder, der auch Armbrüche erlitten hatte, Schienen anzulegen und schickte nach dem nächsten Arzt in Noundorf. Leute eilten zu nächsten Telegraphenamt und requirierten von der Bezirkshauptmannschaft Zwettl den Rettungswagen des Roten Kreuzes. Indessen war ein Milchwagen der Herrschaft Rastenberg des Grafen Thurn-Valassina vorübergekommen, welcher die beiden Verunglückten in das Krankenhaus nach Zwettl mitnahm, wo die beiden Brüder um $^1/_4$11 Uhr eintrafen. Stadtarzt Dr. Weidmann untersuchte sofort die beiden Verunglückten. Er konstatierte bei Raimund Pitschmann, der völlig bewußtlos war, einen Bruch der Halswirbelsäule, der jede Hilfe ausschloß. Man bettete den Piloten so gut es ging. Einige Minuten vor 12 Uhr starb er.

Die Untersuchung des Revierinspektors Johann Pitschmann hat die anfänglichen Befürchtungen, daß er sich schwere Verletzungen zugezogen habe, erfreulicherweise nicht bestätigt. Inspektor Pitschmann ist mit bloßen Hautabschürfungen davongekommen und ein Bruch des Brustbeines, der zuerst angenommen worden war, konnte

nicht konstatiert werden. Pitschmann hat sich rasch soweit erholt, daß er bereits im Laufe des Nachmittags das Bett verlassen und einen Spaziergang im Garten des Krankenhauses unternehmen konnte.

Raimund Karl Pitschmann stand im 32. Lebensjahr und war verheiratet. Er war noch nicht lange als Flieger tätig. Er hat die Flugzeugführerprüfung auf einem Etrich-Eindecker auf dem Flugplatze Aspern abgelegt und am 18. September des vorigen Jahres sein Führerdiplom bekommen. Größere Überlandflüge hatte Pitschmann nicht zu verzeichnen.

Zweite und dritte Etappe.

Für die zweite Etappe (Wien—Raab—Budapest) hatten Wittmann, Kouschel, Bareth, Mumb und Reiterer die Startberechtigung. Die Distanz Aspern—Raab beträgt 104 *km*, die Strecke Raab—Budapest 116 *km*.

Vier Bewerber, Wittmann, Kouschel, Bareth und Mumb flogen am 26. April glücklich von Aspern aufs Rákoser Flugfeld.

Mit der dritten Etappe, Budapest—Wien ohne Unterbrechnug (290 *km*), war der Schnelligkeitwettbewerb in Verbindnng. Drei von den vier Konkurrenten, und zwar Wittmann, Kouschel und Bareth, bewarben sich um die Zuverlässigkeitspreise für die Gesamtstrecke des Rundfluges; der vierte, Mumb, der während des ersten Flugtages einen Unfall erlitt, konkurrierte um die Kilometerpreise und den Geschwindigkeitspreis. Der Start in Budapest war auf Sonntag den 28. April morgens festgesetzt. Kouschel und Wittmann flogen wenige Minuten nach 6 Uhr, Mumb und Mareth um 8 Uhr ab. In Aspern trafen Mumb um $^1/_4$11 Uhr vormittags, Bareth unmittelbar darnach, Wittmann auch nur wenige Minuten später. Kouschel hatte bei Hegyeshalom einen leichten Unfall; er ist, wie man meldet, verletzt, während sein Passagier Krüger gut davongekommen ist.

Das Resultat der gesamten Konkurrenz steht noch nicht fest. Im Zuverlässigkeitsbewerb dürfte Wittmann Sieger vor Bareth sein, im Schnelligkeitspreis Bareth vor Mumb.

DER FALLSCHIRM.

In Wien, d. h. auf dem Flugfelde in Aspern, sollen jetzt öfters der großen Menge Fallschirmexperimente als Schauspiel vorgeführt werden. Das veranlaßt mich zu den nachstehenden Ausführungen.

Es sind jetzt bei 140 Jahre, daß sich zum ersten Male ein Mensch mittels eines Ballons in die Lüfte erhob. Um reichlich einige Jahrhunderte länger ist es, daß man den Fallschirm kennt. Es existieren Abbildungen, welche dies erweisen. Selbstredend vermochte man aber zu jener Urzeit des Fallschirms Experimente damit nur von Türmen oder senkrechten Felsabhängen zu machen und es vermochte daher auch kein Gedanke an eine praktische Verwendung aufzukommen. Der Fallschirm kam daher mit der Zeit auch wieder fast völlig in Vergessenheit.

Erst als dann in den Achtzigerjahren des 18. Jahrhunderts der Luftballon aufkam und ungeheueres Aufsehen machte, erinnerte man sich wieder des Fallschirmes, für den damit eine neue Epoche anbrach, denn durch den Ballon war nun die Möglichkeit geboten, Fallschirmabstiege aus sehr bedeutenden Höhen zu unternehmen. Das geschah auch bald. Man studierte neuerdings die Theorie und machte vielerlei Versuche. Man fand sehr bald die beste und sicherste Form aus und konnte für jedes Gewicht, das der Schirm tragen sollte, die richtigsten Dimensionen berechnen. Und so wie der Ballon damals in kürzester Zeit jene Form annahm, an der im großen ganzen seither fast nichts mehr zu verbessern blieb, so auch der Fallschirm.

Er ist der obere Kugelabschnitt eines Ballons in kleinerem Maßstabe mit eingesäumtem Rande. An diesem Rande sind ringsherum in gleichen Abständen Ösen angebracht, etwa 16 oder 24. Von jeder dieser Ösen hängt ein ganz dünner Bindfaden herab, eine sehr dünne Spagat- oder ganz feine Seidenschnur. Diese Schnüre können ganz schwach sein, weil sie ja alle miteinander nur ein Menschengewicht von weniger als 100 Kilo zu tragen haben, nachdem Leute mit mehr als 100 Kilo keine Fallschirmabsprünge zu machen pflegen. Diese Schnüre, die mindestens $1^1/_2$mal so lange sein müssen als der Durchmesser des Fallschirmrandes ist, laufen unterhalb des Schirmes zusammen, sind dort vereinigt und tragen eine Gurte, worin sich der Absprungende befestigt.

Der Stoff des Fallschirmes braucht nicht, wie jener des Ballons, luftdicht gemacht zu sein. Am besten ist es, dazu die leichte japanische oder chinesische Seide zu nehmen, die auch zur Herstellung der Ballons in Verwendung kommt.

An der Spitze der Halbkugel des Fallschirmes soll man eine gutausgenähte kleine Öffnung anbringen. Der Fallschirm, der oben ganz geschlossen ist, kommt nämlich während des Falles in sehr starkes Pendeln, welches zwar ungefährlich für den Abschwebenden, aber wenn nicht gerade unheimlich, so doch wenig angenehm ist. Durch die Öffnung an der Spitze erhält die im Schirm durch den starken Gewichtszug nach unten bedeutend gepreßte Luft einen teilweisen Abzug, durch den das Schaukeln verhütet und ein kerzengerades Sinken bewerkstelligt wird.

Ich dürfte wohl der einzige Mensch in Österreich sein, der bis jetzt einen Fallschirm besessen hat. Ich hatte ihn schon im Jahre 1882 zugleich mit meinem ersten Ballon »Vindobona« durch die Firma Brissonet in Paris bezogen; verfertigt war er aber von dem weltbekannten Ballonfabrikanten Lachambre. Es war ein reizendes, überaus leichtes Stück feinster Pariser Facharbeit. Er kam aber niemals zur Verwendung, weil ich schon damals den Fallschirmabstieg für ein reines Akrobatenstück erkannte, durch das ich meine Ballonfahrten nicht kompromittieren wollte.

Der Fallschirmabsprung vom Ballon aus ist noch am wenigsten gefährlich. Beim gleichen Experiment von einem Turme aus besteht immer die Gefahr, daß der Rand des sich aufblähenden Schirmes an einem Vorsprunge des Turmes hängen bleibt. Diese Gefahr des Hängenbleibens existiert beim Ballon, wenn der Versuch richtig gemacht wird, gar nicht. Die sicherste Art des Fallschirmexperi-

mentes vom Ballon aus geschieht auf folgende Art:

Der Fallschirm hängt wie ein geschlossener Regenschirm mit dem Griff nach unten; der oberste Teil des Kopfes, wo sich das Loch zum Abzug der Luft befindet, ist mittels einer kleinen Schlinge an der Außenseite des Ballons in etwa Äquatorhöhe oder noch etwas darunter an einer Masche des Ballonnetzes befestigt. Von da hängt also der Fallschirm leer und vollkommen gestreckt in seiner ganzen Länge seitlich herab, und zwar hängt man ihn eben so hoch, daß das Ende der vereinigten dünnen Tragfäden des Schirmes mit dem Gurt für den Abschwebenden bequem in den Ballonkorb hineinreicht. Drei leichte Bindfaden, mit dem der Kopf des Fallschirmes am Ballonnetze befestigt ist, muß so schwach sein, daß er bei einer Belastung von 30—40 Kilo sicher reißt.

Ist nun der Absturz derart vorbereitet und hat der Ballon die für das Experiment gewünschte Höhe erreicht, so befestigt sich der Luftakrobat in dem Gurt, den die Schnüre des Schirmes tragen, er besteigt den Rand des Korbes und — es ist das allerdings kein Sonntagsvergnügen für jedermann! — springt seitlich aus dem Korbe ins Blaue hinaus in die Linie, in der die Schnüre des Schirmes herabhängen. Einen Augenblick lang, oder eigentlich schon deren mehrere hindurch, gibt es einen veritablen, fast gänzlich ungemilderten Sturz aus der Höhe in die enorme Tiefe; dann aber beginnt der Schirm zu wirken. Im Momente des Absprunges, sowie sich, vom Stürzenden rapid hinabgezogen, die Schnüre vollends gestreckt haben und ihr Zug sich auf den gefaltet herabhängenden Schirm übertragen hat, reißt der dünne, schwache Faden, der den Schirm bis dahin an einer Masche des Netzes festgehalten hat und das Ganze saust mit dem Abgesprungenen blitzschnell in die Tiefe. Sehr bald aber fängt sich Luft in den Falten des unteren Teiles des Schirmes, diese Luft drückt im Innern vehement nach oben, der Stoff bläht sich auf, dadurch wird immer mehr Raum für Luft im Innern der Blase, der Fall wird dadurch zunächst in der Beschleunigung aufgehalten, dann bald immer mehr verlangsamt, um, sobald einmal der Fallschirm voll aufgebläht ist und damit seine ganze Tragfähigkeit entfalten kann, in ein ganz gemächliches Tempo überzugehen. Es ist dies immer noch rasch, aber doch schon langsam genug, um eine vollkommen gefahrlose Landung auf ebener Erde zu ermöglichen. Das ist der normale typische Verlauf eines gewöhnlichen Fallschirmabfluges vom Ballon. Die Gefahr beim Abspringen ist dabei auf das geringstmögliche Maß reduziert. Wenn der Fallschirm aus solidem Materiale gut gemacht ist und der Luftakrobat keinen groben Fehler oder keine große Unvorsichtigkeit begeht, kann beim Abfliegen kaum etwas geschehen.

Es ist dabei nämlich ganz unmöglich, an etwas hängen zu bleiben! Der Fallschirm passiert den Korb weit seitlich und noch ganz geschlossen. Bis er sich aufzublähen beginnt, ist er längst tief unter dem Korbe vollständig allein in freier Luft.

Die einzige wirkliche Gefahr bei solchen Abfügen vom Ballon aus kann sich bei der Landung ergeben, wenn der Fallschirm nicht auf glatten, leeren Boden, sondern auf einen Baum einen Wald oder gar auf irgend ein Bauobjekt herabkommt. Da kann sich allerdings sehr vielerlei ereignen und es wird da wohl sehr oft von der Geistesgegenwart und auch der persönlichen Gewandtheit des Akrobaten abhängen, ob es ihm gelingt, trotz einer sehr schwierigen und gefahrdrohenden Situation bei der Landung mit heiler Haut und ganzen Knochen davon zu kommen.

Sehr unterstützt und zumeist sogar ziemlich gesichert kann natürlich die Landung mit dem Fallschirme dadurch werden, daß man vor dem Absprunge das Terrain und die Windrichtung gut studiert, beziehungsweise wenn man sich nach dem Wege des Ballons und der Windrichtung genau ausrechnet, wo der Fallschirm höchstwahrscheinlich zur Erde kommen wird und den Absprungmoment so wählt, daß man annehmen kann, der Schirm werde auf ungefährlichem Terrain herabkommen.

Soviel über die Technik der Fallschirmversuche.

Man hat seinerzeit gehofft, der Fallschirm werde als eine Art Rettungsmittel bei Ballonkatastrophen in der Luft dienen können. Die Fachleute haben aber sofort herausgefunden, daß diese Idee ganz falsch und der Fallschirm für Rettungszwecke ganz unbrauchbar ist. Der Absturz mit ihm bedarf, wie aus dem Obigen auch für Laien leicht zu ersehen ist, einer sorgfältigen, umständlichen Vorbereitung. Ballonkatastrophen in der Luft aber, die sich übrigens auch nur sehr selten ereignen, kommen stets plötzlich und lassen den Betroffenen gar keine Zeit für Rettungsmittel. Es ist auch niemals einem ernsten Luftschiffer eingefallen, einen Fallschirm zum Zwecke eventueller Rettung mitzunehmen. Die Fachleute der Ballontechnik haben schon vor 140 Jahren gewußt, daß der Fallschirm nie einen praktischen Zweck haben, sondern immer nur ein hübsches physikalisches Experiment bilden wird, das waghalsigen Luftakrobaten ein oft erprobtes Mittel an die Hand gibt, von Zeit zu Zeit der großen Menge ein besonderes Feiertagsvergnügen zu bieten und deren Schaulust durch eine prickelnde Freiluftproduktion zu kitzeln.

Was nun hier von der vollständigen Wertlosigkeit des Fallschirmes für praktische und insbesondere für Rettungszwecke beim Ballon gesagt ist, gilt noch in vielfach erhöhtem Maße für die Verwendung des Fallschirmes bei der Flugmaschine! Bei dieser wird auch der wohlvorbereitete Fallschirmabflug stets und unter allen Umständen sehr gefährlich sein, weil nicht nur die Möglichkeit, sondern sogar die Wahrscheinlichkeit des Hängenbleibens der Schnüre, oder des Schirmes selber, zufolge der äußeren Beschaffenheit der Flugmaschine mit ihren vielen

weitabstehenden Teilen eine außerordentlich große ist.

Ich habe im Vorhergegangenen, wie ich glaube anschaulich und auch für jeden Laien leichtfaßlich, geschildert, wie ein Absprung mit dem Fallschirm aus dem Ballon ziemlich ungefährlich gemacht werden kann. Wenn man sich aber nun die Situation des Fliegers in seinem komplizierten und weitausladenden Apparate vergegenwärtigt und dann vorstellt, wie der Mann da herauskommen und mit dem Fallschirm abspringen soll, ohne irgendwo hängen zu bleiben, so muß wohl jedermann die außerordentlich große Gefährlichkeit dieses Experimentes von der Flugmaschine aus einleuchten. In dieser Beziehung hat gerade der so kläglich verlaufene Fallschirmversuch zu Aspern klar vor vielen Tausenden von Zusehern erwiesen, daß meine obige Behauptung richtig ist. Dieses Fallschirmexperiment ist doch gewiß sorgsamst vorbereitet gewesen, das Wetter war herrlich, fast kein Wind, es herrschten also die denkbar günstigsten äußeren Verhältnisse. Und doch gab es das klägliche Fiasko und es ist wie ein doppeltes Wunder, daß sich die zwei Lebens-Va banque-Spieler nicht beide vollständig zerschmetterten.

Wenn nun der Fallschirmversuch von der Flugmaschine aus schon bei sorgfältigster Vorbereitung so gefährlich ist, so ist es ganz absurd, davon zu faseln, daß sich jemals ein Flieger bei einer plötzlich ihn in der Luft ereilenden Katastrophe werde durch einen — Fallschirm retten können.

Auch beim Flieger tritt ja eine allfällige Katastrophe in der Luft so schnell ein, daß ihm zum Gebrauch des Fallschirmes keine Zeit bleibt. Wenn etwas bricht oder reißt, verändert ja der Apparat auch sofort seine Lage und kommt zum Stürzen, ehe der Flieger das Unglück gewahr wird, und aus dem schon abstürzenden Apparat heraus sich mit dem Fallschirm zu retten, wird niemals gelingen!

Der Fallschirmabflug vom Ballon aus ist und bleibt daher eine zwecklose Spielerei, der von der Flugmaschine aus ist aber ebenso zwecklos, nur viel gefährlicher, und zwar nicht bloß für den Absprungenden, sondern auch für den Zurückbleibenden, so daß er als Schauspiel für die Menge von den Behörden niemals gestattet werden sollte. *Victor Silberer.*

BEZUGSPREISE
der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG":

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn . . . . . 14 Kronen
für Deutschland . . . . . 12 Mark
für das übrige Ausland . . . . . 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung" bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

DIE WETTBEWERBE VON MONACO.

Wie schon gemeldet, ist es dem deutschen Flieger Helmut Hirth trotz dem glänzenden Anfang seines Fluges nicht geglückt, dem führenden Franzosen, Beindejone des Moulinais, den Rang abzulaufen. Er blieb in Tamaris bei der Wasserlandung auf der Strecke liegen. Das Malheur spielte sich, wie man meldet, in der folgenden Weise ab. Trotz windigem Wetter beschloß Hirth am 6. April seinen Weiterflug von Marseille, da die gestattete Wartezeit zu Ende ging. Um 8 Uhr 40 morgens bestieg er mit seinem Passagier Schlüter sein des Sieges ganz halber in den alten Hafen von Marseille geschleppte Albatros-Wasserflugzeug, und wenige Minuten später erhob sich der Apparat in die Luft. Hirth steuerte zunächst in hundert Meter Höhe dem Borely Cape zu, flog 8 Uhr 55 Minuten über die Startlinie an der See und schlug die Richtung nach Tonlon ein. Eine zahlreiche Menschenmenge wohnte dem Start bei. Von heftigen Windstößen geschaukelt, entschwand der Zweidecker bald den Blicken. Um 9 Uhr 15 Minuten erblickte man das Flugzeug bereits in Tamaris, wo auch das Bestimmungen des Fernfluges ein Halt auf dem Wasser vorzunehmen war. Hirth ging behutsam mit seiner Maschine nieder, die Schwimmkörper hatten indessen kaum das hochgehende Meer berührt, als der Zweidecker kippte und sich regelrecht überschlug. Verständlich war er gegen eine starke in Anlauf befindliche Welle gelaufen. Eine Fischerbarke war sofort zur Stelle und nahm die beiden Deutschen auf. Beide hatten leichte Verletzungen davongetragen, waren aber im stande, bei der Bergung des Apparates, der erheblich beschädigt und zunächst gebrauchsunfähig ist, mitzuwirken. Man geleitete die Flieger, denen die Bevölkerung von Tamaris einen herslichen Empfang bereitete, nach dem Hotel Saint Just, wo sie die beste Pflege fanden. Znerst vermutete man irrtümlich, daß der Unfall Hirths durch ausgespannte Fischernetze herbeigeführt worden wäre; dies scheint aber nicht zuzutreffen.

Tamaris war nicht bloß für Hirth ein böser Wendepunkt. Auch z. B. Moineau scheiterte dort. Dieser hatte am 2. April Bac verlassen. Er erlitt schon auf der Landstrecke Panneu bei Saintes, Eysines, Montanban und Lecignan. Am 5. April gelangte er endlich nach Marseille. Am 7. April um $^{1}/_{2}1$ Uhr mittags verließ er mit seinem Passagier an Bord seines großen Brégnet-Wasserdoppeldeckers Marseille bei gutem Wetter, aber unruhigem Meere und erreichte Tamaris um 1 Uhr 20. Nachdem er sich auf das Wasser niedergelassen hatte, wollte er sofort wieder aufsteigen, der Apparat wurde aber durch einen Windstoß gegen eine Boje getrieben, wobei der Zentralschwimmer einen Riß erhielt. Moineau wollte nun trotzdem, im Vertrauen auf die beiden Seitenschwimmer, starten; plötzlich hielt aber der Motor stehen und der Flieger mußten den Führer eines vorüberfahrenden Dampfers bittes, sie in den Hafen zu schleppen. Als der Apparat am Schlepptau lag, wurde er von einer Welle umgeworfen und beide Insassen fielen ins Meer. Das Flugzeug wurde vom Wellenschlag völlig zertrümmert.

Nicht weit von Tamaris blieb auch der französische Flieger Mallard, der sonst günstige Chancen gehabt hätte, auf der Strecke liegen. Von Buc nach Marseille war Mallard anstandslos geflogen. Am 9. April wollte er den Seeflug Marseille—Monaco absolvieren. Bei günstigem Wetter verließ er um $^{1}/_{2}9$ Uhr morgens den Hafen, mußte aber bereits nach 25 *km*, da sein Motor stehen blieb, bei der kleinen Insel Rio auf dem Meer niedergehen, das glücklicherweise ziemlich ruhig war. Ein herbeieilendes Torpedoboot schleppte den Apparat mit größter Vorsicht und ohne Unfall in den Hafen von Cassis. Vom Wellenschlag wurde das Seitensteuer zertrümmert. Nach der Reparatur dieses Schadens wollte Mallard den Seeflug nochmals probieren, hatte aber kein Glück.

Der deutsche Flieger Ernst Stoeffler beteiligte sich auch am Sternflug. Er verließ mit einem Passagier Gotha am 11. April auf einem 150pferdigen Aviatik-Doppeldecker. Er startete um 5 Uhr 18 morgens, flog zuerst die vorgeschriebenen 50 *km* über dem Platz und dann ging's dem Süden zu. Stoeffler nahm um 12 Uhr 20, von Frankfurt kommend, in Dijon eine Notlandung vor. Um 1 Uhr 10

ROLAND GARROS.

flog er nach Lyon weiter. Er hoffte natürlich, Marseille erreichen zu können, doch endete seine Reise definitiv in Villeneuve-les-Avignon, Departement Vaucluse. Der Apparat nahm Schaden.

Am 13. April entriß Roland Garros seinem Vorgänger Brindejonc die Anwartschaft auf den ersten Preis. Nachdem er am 12. April die Seestrecke bewältigt, flog er ohne Zwischenfall am 13. April die Landstrecke Marseille—Bnc. Er hranchte zum ganzen Weg hlo8 12 Stunden 23 Minnten.

Die letzten Leistnngeu im Sternflug haben sich folgendermaßen abgespielt:

Am 14. April nachmittags trafen in Monaco der Farman-Pilot Renaux und der Nieuport-Pilot Malard ein. Garros, der dauk dem am 13. April durchgeführten prächtigen Fluge Monaco—Bordeaux—Paris vor Brindejonc des Moulinais die Spitze des Sternflplacements errang, hegab sich in der Nacht mit dem Eilzng nach Brüssel und stieg dort am 14. April um 6 Uhr 45 Minnten früh auf, um nochmals die Strecke Brüssel—Calais—Dijon—Marseille—Monaco in Angriff zn nehmen. Ohwohl durch Nebel hehindert, erreichte der Flieger um 8 Uhr 26 Minuten Calais, von wo er um 9 Uhr 10 Minuten wieder abging. Um 12 Uhr 21 Minuten führte Garros die vorgeschriebene Zwischenlandung in Dijon durch. Er nahm dort ein Frühstück ein und zog um 1 Uhr 20 Minnten gegen Marseille weiter, wo er um 4 Uhr 48 Minnten schon glücklich eintraf. Ahrüglich der heiden Aufenthalte zu Calais und Dijon hat also Garros die 1083 *km* der Strecke in 8 Stnnden 18 Minuten durchmessen. Garros ging sodann tags darauf auf einem Wasserflngzeug nach Monaco ah nnd hrachte nun Brindejonc des Moulinais auch um das Anrecht auf den zweiten Preis.

Der Sieger Roland Garros tat über den Sternflug einige interessante Äußerungeu, welche die »B. Z. a. Mittage wiedergibt:

»Der Sternflug war eine verwegene Idee iu dem Siune, daß sich ereignen konnte, was wirklich eingetreten ist: wenige Fliige wurden his snm Ziele durchgeführt. Die Veranstalter übernahmen ein großes Risiko, aber die Formel war neu und eines Versuches wert. Die große Zahl von mißlungenen Flügen wurde veranlaßt zuerst durch ein naglaubliches Mißgeschick vieler Konkurrenten — wovon sich das Publikum vielleicht nicht genügend Rechenschaft abgelegt hat — und dann durch den obligatorischen Seeflug, der den embryonenhaften Zustand des Wasserflugwesens so recht ins Licht gestellt hat. Übrigens erwarte ich meinerseits vom Wasserflugzenge für die nächste Zukunft keine brillantereu Resultate. Ein anderer Umstand, der dem Sternflug schadete, war das Ausscheidungsfliegen für den Schneider-Pokal, das während vier Tage alle Kräfte brach legte.

»Das große, aufregende Moment der Konkurrenz war die Leistnng Hirths, die hervorragend war. Er wurde durch das Wasserflngzeng eliminiert. Wir wissen heute, daß wenn der Deutsche auch nicht vor Tamaris verunglückt wäre, er doch nicht den ersten Preis gewonnen hätte; aber er hätte zum wenigsten den Preis für das Tragflächenareal von mehr als 25 m^2 gewonnen und er hätte auch 13 Tage lang die Siegespalme in der Hand gehalten. Ich halte den dummen Unfall, dem Hirths Albatros Doppeldecker kurz vorm Ziel anm Opfer fiel, für tief bedauerlich, zuerst in sportlicher Hinsicht, weil der deutsche Champion sicherlich zur gegenwärtigen Stnnde einer der vollkommensten Piloten ist und weil er eine Leistnng vollbrachte, die einen besseren Lohn verdiente, und dann, weil der Sieg Hirths ein neuer Ansporn für uns Franzosen gewesen wäre. Der verdiente Erfolg Hirths würde auch den bedauerlichen und nicht zu leugnenden Marasmus beleuchtet haben, in dem das französische Fingwesen, das vor einem Jahr noch alle andern beherrschte, dahinsiecht.

»Heute verbleibt uns nur noch die Superiorität des Fluges dank den leichten Motoreu, welche uns frühzeitig ein fast vollkommenes leichtes Flugzeng gaben. Dieses leichte Flugzeug war die ausgezeichnete Schule unserer gegenwärtigen Pilotengeneration.

»Der Sieg ist uns diesmal gehlieben, er mußte uns nach der Reuuformel zufallen. Aher dieser Sternflug hat uns Gelegeuheit gegeben, zu konstatieren, welche Fortschritte das deutsche Fingwesen gemacht hat, wie es eigenartig und verschieden von dem unseren ist.

»Unsere schweren Flugzeuge können auf keinem Gebiete vor denen Deutschlands bestehen, das uns durch seine Methode, die Organisationsmacht und den festen Willen, um jeden Preis vorwärts zu schreiten, übertrifft. Das deutsche Fingwesen enthält gegenwärtig Möglichkeiten, durch die es dem unsrigen überlegen ist.«

Die Klassifikation des Sternflugs in jener Form, wie sie dem Aéro-Club de France zur Genehmigung vorliegt, lautet:

1. Roland Garros (Morane-Saulnier), Monaco—Paris 1293 *km* in 12 : 14 : 21. Landflug 10 : 32 : 58⅘, Seeflug 1 : 41 : 27⅕ (Rekord).

2. Garros, Brüssel—Mouaco 1293 *km* in 12 : 27 : 13.

3. Brindejonc des Moulinais (Morane-Saulnier), Madrid—Monaco 1293 *km* in 16 : 02 : 21⅘. Landflug 12 : 58 : 21⅕, Seeflug 3 : 09 : 00⅘.

4. Renaux (M. Farman), Bnc—Monaco 1293 *km* in 53 : 58 : 43⅘. Landflug 51 : 05 : 13, Seeflug 2 : 53 : 30⅘.

5. Verrier (H. Farman), Bnc—Monaco 1293 *km* in 63 : 16 : 28.

6. Garros, Brüssel—Monaco (beim ersten Versuch) 245 : 45 : 46.

Nicht in die Klassifikatiou fallen folgende Flüge: Brindejonc des Moulinais, Monaco—Mailand 1293 *km*. Disqualifiziert wegen unzulässiger Unterbrechnng in Padua.

Mallard, Bnc—Monaco 1293 *km*.
Hirth, Gotha—Tamaris 1130 *km*.
Molneau, Bnc—Tamaris und Bnc—Bordeaux, 1130 *km* und 550 *km*.
Stoeffler, Gotha—Villeneuve 963 *km*.
Molla, Bnc—Marmaude 665 *km*.
Verrier, London—Châteauneuf 637 *km*.
Lord Carherry, Buc—Angers 245 *km*.

Roland Garros gewinnt folgende stattliche Schar Preise: 1. den 25.000 Francs betragenden ersten Preis

für die beste Zeit überbaupt, 2. den Preis der Strecke Bnc—Monaco, 5000 Francs, 3. den gleich hohen Preis Brüssel—Monaco, 4. einen ebenfalls 5000 Francs betragenden Schnelligkeitspreis, 5. den Ehrenpreis des Präsidenten der Republik, 6. denjenigen der Großherzogin von Mecklenburg, 7. denjenigen den Marineministeriums, 8. jenen des belgischen Aëro-Klubs.

Resanx gewinnt den Preis für Apparate von mehr als 25 m^2 Flächenareal, das sind 10.000 Francs.

Brindejone des Monlinais gewinnt 5000 Francs für die Strecke Madrid—Monaco.

Am 8. April fanden in Monaco die Ausscheidungsflüge für den Pokal Jacques Schneider statt. Dieser ist ein Herausforderungspreis, der mit drei jährlichen Prämien von 25.000 Francs bar dotiert ist. Er fährt über eine Strecke von mindestens 150 Seemeilen (280 *km*). Im Vorjahre wurde der Wanderpreis von Frankreich gewonnen, und zwar konnte nur Prévost (Deperdussin) den vorgeschriebenen Bedingungen genügen. Im Sinne der Propositionen hatte heuer Frankreich die Coupe zu verteidigen. Der Entscheidungstag war für den 20. April, d. h. unmittelbar im Anschlusse an die Motorbootkonkurrenzen zu Monaco angesetzt. Es haben hierfür folgende Nationen genannt: Frankreich drei Apparate, England und die Vereinigten Staaten je zwei Apparate, Deutschland und die Schweiz je einen Apparat. Für das französische Auswahlfliegen kamen acht Bewerber in Frage, nämlich Prévost, der Verteidiger der Trophäe, ferner Garros, Brindejonc, Janoir, Espanet, Levasseur, Molineau und Bertin.

Infolge heftigen Windes und hohen Seeganges wäre das Eliminationsfliegen beinahe vereitelt worden. Garros ließ sich aber nicht abschrecken, schon am frühen Morgen für den 40 Kilometer-Flug ausrnfahren. Es herrschte ziemlich heftiger Westwind und das Meer ging hoch. Zweimal sprang die Maschine vom Wasser empor, fiel aber wieder daranf zurück und der Flieger ließ sich endlich in den Hafen nieder. Zwei vom folgenden Versuche Brindejonca verliefen nicht glücklicher. Die Leiter der Veranstaltung bestimmten deshalb, daß der Start selbst im Hafen, hart am offenen Meere stattfinden solle und daß die Absteige auf dem Wasser ausfallen sollten. Um 12 Uhr 36 Minuten konnte Espanet auf 160 H. P. Nenport-Gnome-Eindecker sich endlich mühsam von der Wasseroberfläche erheben und die Startlinie überfliegen. Er flog die ersten 10 *km* in 4:45, 20 *km* in 10:50, 30 *km* in 17:14, 40 *km* in 23:54. Inzwischen war ein zweiter Nieuport-Flieger, Levasseur, aufgestiegen. Er flog 10 *km* in 6:38⅘, 20 *km* in 12:28⅘. Dann zog er es aber vor, bei dem stets wachsenden Winde im Hafen zu landen. Als Dritter startete schließlich Garros, flog aber nur eine Runde von 10 *km* in 7:38⅘. Rechtmäßig hat sich also nur Espanet für das internationale Wasserflugzeugrennen über 150 Meilen qualifiziert. Trotzdem senden die Franssosen sowohl Espanet als Levasseur ins Rennen.

Am 20. April fand in Monaco die internationale Wasserflugseng-Konkurrenz um den Pokal Schneider statt Knrz nach 8 Uhr morgens stieg als erster Konkurrent Levasseur mit seinem 160pferdigen Nieuport-Hydroplan auf, es folgte wenige Sekunden später der Franzose Espanet auf Nieuport und dann der Schweizer Flieger Barry mit einem 100pferdigen Franco-British-Doppeldecker. Als die drei Konkurrenten zwei Rnnden beendet hatten, kam der Engländer Pixton mit einem 100pferdigen Sopwith-Zweidecker aus dem Hafen heraus. Die Maschine flog mit einer Geschwindigkeit von 150 *km* in der Stnnde über das Wasser dahin; mit erstannlicher Leichtigkeit wurden die Konkurrenten von ihr überholt. In der dritten Runde hielt Pixton noch immer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 147 *km* inne. Die Distanzen wurden wie folgt durchflogen: 50 *km*: Pixton 20:57, Espanet 28:13, Barry 29:17, Levasseur 30:05; 100 *km*: Pixton 41:32, Espanet 51:52, Levasseur 54:46, Barry 54:57; 150 *km*: Pixton 1:02:31, Espanet 1:16:47, Levasseur 1:22:56, Barry 1:27:36.

Espanet ging in der 16. Rnnde auf die Wellen nieder, in der 17. folgte Levasseur seinem Beispiel, dagegen flogen Barry nnd Pixton immer im selben Tempo weiter. 200 *km* wurden von Pixton in 1:24:04 und von Barry in 1:57:39 zurückgelegt.

Inzwischen war der zweite englische Konkurrent Lord Carbury mit einem 160 H. P. Deperdnssin-Eindecker ans dem Hafen herausgekommen nnd startete, kehrte aber, da er mit der Führung dieser Maschine offenbar nicht genügend vertraut war, nach einer schlechten ersten Rande in den Hafen zurück. Pixton flog dagegen mit der Gleichmäßigkeit einer Uhr; er bewältigte die 150 Meilen (280 *km*) in 2:13:01; er setzte den Flug bis zu 300 *km* fort, die er in 2:09:10 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 *km* in der Stnnde erreichte. Barry beendete die Strecke in 2:21:42, nachdem er eine kleine Unterbrechung gemacht hatte.

Nach und nach war das Meer sehr nnruhig geworden, so daß weitere Konkurrenten nicht mehr aufstiegen. Sieger ist also der Engländer Pixton Die Franzosen haben es sich gewiß nicht träumen lassen, daß ihnen der Schneider-Pokal weggetrage.« wird

---

WIEDER EINER!

»CITTÀ DI MILANO« ZERSTÖRT.

EINE FOLGENSCHWERE EXPLOSION.

Vor kurzem hat die Stadt Mailand der italienischen Armee ein von Ingenieur Forlanini erbantes Riesenluftschiff, die »Città di Milano«, zum Geschenk gemacht. Es war ein Danaergeschenk, denn jetzt sollte auch die italienische Luftschiffertruppe erfahren, wie leicht die Ungetüme von Lenkballonen zu Katastrophen führen.

Das traurige Ende des genannten Luftschiffes trat am 9. April nnweit von Mailand ein; nichts hätte an dem schönen Morgen beim Ausfahren die bevorstehenden Ereignisse ahnen lassen; wer konnte denken, daß die friedlich beginnende kleine Fahrt zur Beschädigung einiger fünfzig Menschen führen würde! Es ist noch ein Glück, daß wenigstens niemand das Leben verlor.

Über den Unfall wird wie folgt berichtet:

Mailand, 9. April. — Das Militärluftschiff »Città di Milano« stieg um ½10 Uhr vormittags von der Luftschiffhalle in Mailand bei prächtigem, hellem und ruhigem Wetter auf. Es flog in geringer Höhe in der Richtung gegen Como. Als das Luftschiff oberhalb Cantu angelangt war, stellte sich ein Motordefekt heraus, so daß es nicht mehr regelmäßig manövrieren konnte. Es wurde daher der Knrs wieder nach Mailand zurück eingeschlagen. Oberhalb des Gehöftes Nello, ungefähr 2 *km* von Cantu entfernt, mußte um ½4 Uhr auf offenem Felde eine Notlandung vorgenommen werden.

Auf der Erde angelangt, befestigten die Aëronanten das Luftschiff mit Tanen an den Bäumen und schickten sich an, die notwendigen Reparatnren vorzunehmen. In kurzer Zeit mngab eine große Menschenmenge das verankerte Luftschiff.

Während der Reparatnrarbeiten erhob sich nun Wind. Das Luftschiff wurde stark geserrt, Tane zerrissen; das Gerüst des Luftschiffes wurde verbogen und die Hülle beschädigt. Trotz der Abmahnungen der Besatzung drängte sich die Menschenmenge immer näher an das Luftschiff heran, welches vom Winde hin und her geworfen wurde. Dabei wurden viele Personen verletzt. Die Hülle des Luftschiffes hing in Fetzen herab und das Gas strömte aus. Karabinieri gaben sich die größte Mühe, die Leute zurückzuhalten, die sich aber immer wieder von neuem in die nächste Nähe des Luftschiffes drängten.

In heller Verzweiflung traf mit einem Automobil der Erbauer des Luftschiffes, Ingenieur Forlanini, der von der Notlandung verständigt worden war, aus Baggio auf der Unglücksstätte ein. Er konnte natürlich nicht helfen, sondern mußte die Zerstörung seines Lebenswerkes mit ansehen.

Plötzlich hörte man eine furchtbare Explosion und eine riesige Flamme schoß aus dem Luftschiff empor. In wenigen Augenblicken war das Luftschiff in einen Trümmerhaufen verwandelt. Über fünfzig Personen wurden verletzt.

Mailand, 9. April. — Man glaubt, daß die Explosion des Luftschiffes darauf zurückzuführen sei, daß sich das aus der beschädigten Hülle des Ballons ausströmende Gas an einer brennenden Zigarette oder Pfeife entzündet habe, wenngleich die Besatzung die herausdrängenden Leute wiederholt auf die Feuersgefahr aufmerksam gemacht hat.

Infolge der furchtbaren Explosion, die das Luftschiff vollständig zerstörte, wurde ein Bauerngehöft in Brand gesetzt. Etwa 50 Personen sind verletzt, darunter eine Anzahl sehr schwer. Von der Besatzung des Luftschiffes wurde merkwürdigerweise nur Leutnant Coturri verwundet.

Die Explosion erfolgte 1½ Stunden nach der Landung des Luftkreuzers.

Mailand, 10. April. — Nach der Aussage der Offiziere, die sich auf dem verbrannten Luftschiff »Città di Milano« befanden, flog das Luftschiff in 200 *m* Höhe, als sich der Vorderteil plötzlich um 30 Grad hob und die Tiefensteuerung versagte. Es mußte deswegen eine Zwischenlandung vorgenommen werden, die auch in bester Ordnung erfolgte. Ein heftiger Windstoß riß aber die Seile los und so wurde die Entleerung der Ballonhülle notwendig. Als diese vor sich ging, scheint einer der Zuschauer geraucht und so die Explosion verursacht zu haben.

Von einigen Blättern wird behauptet, es hätten sich vier Damen an Bord des Luftschiffes befanden, die es nach der Landung sofort eilig verlassen hätten.

Mailand, 11. April. — Die Notlandung nach einer etwa halbstündigen Fahrt war anscheinend wegen Gasverlusten aus einer der hinteren Gaskammern nötig geworden. Die Besatzung stieg aus und hielt das Luftschiff fest. Ein Windstoß riß es jedoch los. Es trieb etwa 150 *m* weit und geriet dann in die Äste von Maulbeerbäumen, welche die Hülle zerrissen. Das Luftschiff ist vollständig in Trümmern und bildet nur noch einen Riesenhaufen von verbogenen, rauchgeschwärzten Metallstangen. Von der seidenen Hülle sind nur noch Fetzen sichtbar. Verletzt, zumeist durch Brandwunden an Kopf, Hals und Händen, wurden 21 Soldaten und 6 Zivilpersonen; von diesen liegen mehrere hoffnungslos danieder. Die Mailänder Tagesblätter haben unverzüglich eine Sammlung eingeleitet, um so rasch wie möglich durch Forlanini ein Ersatzluftschiff für die Militärverwaltung bauen zu lassen. Unter Leitung Forlaninis werden gegenwärtig noch zwei Luftschiffe nach dem Muster der in Mailand gebauten, von je 15.000 *m*³ Gasgehalt, eines für die englische und eins für die italienische Regierung, gebaut.

Das verunglückte Luftschiff hatte ein Volumen von 12.000 *m*³, eine Länge von 72 *m* und einen Durchmesser von 18 *m*, zwei Schrauben mit je drei Flügeln und zwei Motoren von je 80 Pferdekräften, die ihm eine Geschwindigkeit von 75 *km* verliehen. Es zeichnete sich dadurch aus, daß alle seine Teile einen festen zusammenhängenden Körper bildeten und dem Winde möglichst geringen Widerstand entgegensetzten. Das Luftschiff war auf Kosten einer Mailänder Sammlung von Ingenieur Forlanini für etwa 400.000 Lire erbaut worden. Die Übernahme durch das Kriegsministerium erfolgte vor etwa drei Monaten. Die letzte Fahrt geschah unter Leitung von Offizieren des Geniekorps.

EIN »ZEPPELIN« IN GEFAHR.

Wieder ist eines der »Zeppelin«-Luftschiffe zweimal in große Gefahr gekommen, vernichtet zu werden, und erlitt namentlich bei dem einen Zwischenfall erhebliche Beschädigungen. Es handelt sich um das Militärluftschiff »Z. V«.

Deutsche Blätter melden schonend:

»Leichter Unfall des Militärluftschiffes »Z. V«. — Das in Johannisthal liegende Militärluftschiff »Z. V« hat am Donnerstag (d. i. 16. April) mittags einen Unfall erlitten, der glücklicherweise noch glimpflich verlief. »Z. V« hatte um ½12 Uhr bei 5—6 Sekundenmeter Wind eine Übungsfahrt angetreten, die bis nach Döberitz und Nauen führte. Gegen ½1 Uhr kehrte das Luftschiff zurück und wollte landen. Infolge der starken Sonnenstrahlung hatte der Ballon einen ziemlich starken Auftrieb und kam nur schwer zu Boden. Infolgedessen ließ der Führer Gas abblasen, um den Luftkreuzer sinken zu lassen. Bei dem starken Wind wurde »Z. V« jedoch schneller, als man annehmen konnte, auf die Ballonhalle zugetrieben und eine Katastrophe wäre unvermeidlich gewesen, wenn nicht sofort alle Ballastbehälter entleert worden wären. Das Schiff erhielt sofort wieder starken Auftrieb und stieg sehr schnell in die Höhe. Nach etwa drei Runden kehrte der Militärballon zurück und der Führer versuchte wiederum zu landen. In rascher Fahrt kam »Z. V« abwärts und senkte sich, wie gewöhnlich, mit der Spitze scharf nach unten, damit die Mannschaften die Haltetaue ergreifen und den Luftkreuzer in Sicherheit bringen konnten. Der Führer operierte sehr vorsichtig, da der Ballast, der sonst zum Bremsen kurz über dem Erdboden verwendet wird, schon verbraucht worden war. Trotzdem gelang es ihm nicht mehr, »Z. V« wieder vollständig in die Gleichgewichtslage zu bringen, und so prallte das Luftschiff mit der Spitze auf dem Boden auf. Obwohl der Stoß nicht allzu heftig war, wurden doch einige Streben des vorderen Laufgangs und ein Kühler beschädigt. Die Haltemannschaften brachten »Z. V«, der von den Böen tüchtig geschüttelt wurde, erst kurz vor 2 Uhr in die Halle, wo die Beschädigungen festgestellt und mit den nötigen Reparaturarbeiten begonnen wurde. Man hofft, das Luftschiff in etwa zwei Tagen wieder fahrbereit machen zu können.«

Nachträglich wurde dann mitgeteilt, daß die Beschädigungen doch ernstere und nicht ganz leichte waren.

Am 18. April ereignete sich der zweite Zwischenfall:

»Das Johannisthaler Militärluftschiff »Z. V« wird dauernd vom Pech verfolgt. Erst vor wenigen Tagen erlitt der Luftkreuzer eine Beschädigung, die gerade erst so ungefähr wieder gut konnte. Am heutigen Samstag sollte »Z. V« unter Führung des Hauptmanns Grüner einen größeren Überlandflug antreten. Der Ostwind, der 4—6 Sekundenmeter Stärke besaß, stand quer zur Halle und so war das Herausbringen mit großen Schwierigkeiten verknüpft. In dem Augenblick, als »Z. V« die Halle ganz verlassen hatte, wurde das Heck des Schiffes, obwohl die Haltemannschaften verstärkt worden waren, gegen einen Torflügel gedrückt und die Hülle auf mehrere Meter aufgerissen. Da unter diesen Umständen der Aufstieg unmöglich war, wurde der Luftkreuzer in die Halle zurückgebracht.«

Hierzu empfingen wir noch das folgende Schreiben:

»Berlin, den 20. April 1914.

Sehr geehrter Herr Abgeordneter!

Ich will nicht versäumen, Ihnen auch beigeschlossene Notiz zu übersenden.

Wieder war die Sache viel gefährlicher, als im Bericht gesagt wird. Auch die Havarie war eine ziemlich beängstigende. Der angebliche starke Wind erreichte nach

genauer Messung vom Augenblick des Aufstieges bis zur Rückkehr 2—4 Sekundenmeter und verstärkte sich erst nach der Bergung des Ballons auf etwa 5 Sekundenmeter.

Wie soll das heim Gebrauch des Ballons zu militärischen Zwecken in ernsten Fällen werden? Wird man dann auch wochenlang warten können, bis Windstille oder allenfalls schwacher Wind eintritt? Bei Manövern wird nur bei besonders günstigen Wind- und Witterungsverhältnissen gefahren. Lassen auch nur schwache Winde Fahrten nicht zu, dann sucht man die in Aussicht genommenen ausfallenden Fahrten durch alle erdenklichen Vorwände zu entschuldigen. Daß trotz all dieser großen Vorsicht im Manöver bis jetzt auch nicht der allergeringste Erfolg zu verzeichnen war, ist für das System sehr bezeichnend.

Zu den so vielgenannten und gerühmten Passagierfahrten werden, wenn sie nicht zu den »von der Militärbehörde subventionierten Übungsfahrten« gehören, zum größten Teil Schriftsteller, Berichterstatter und solche Persönlichkeiten als Gäste geladen, die für die Zeppelin-Ballone recht artige Propaganda machen. Diese Herren stehen dann jederzeit zu einer Fahrt bereit und nehmen es auch nicht übel, wenn sie ein dutzendmal zum Antritt der Fahrt bestellt und — wenn der Wind ganz plötzlich und unerwartet etwas zu stürmisch — ebensooft abbestellt werden. Dagegen verlieren die verhältnismäßig wenigen zu den Fahrten vorgemerkten zahlenden Fahrgäste oft die Geduld.

Vielleicht interessiert es Sie, geehrter Herr Abgeordneter, daß im Lager Zeppelins und dessen Anhängern großer Jubel über die Nachricht herrscht, daß Ihre geschätzte Zeitung künftig nicht mehr als Organ des Luftschiffer-Verbandes gilt*). Diese überklugen Männer glauben, Ihre Zeitung würde dadurch künftig in Deutschland weniger gelesen und ihr hier überhaupt keine Beachtung mehr geschenkt werden. Das wird aber gewiß nicht der Fall sein, vielmehr ganz das Gegenteil!

Ich versichere Sie, daß ich Ihnen über den Zeppelin-Rummel gern mancherlei interessante Mitteilungen machen möchte, wenn ich nicht so sehr meine Stellung und meine Existenz berücksichtigen müßte.

Wehe demjenigen Abhängigen, der den Zeppelin-Rummel zu kritisieren wagt.

Ganz ergebenst

»*Ein Eingeweihter*«.

*) Die „Wiener Luftschiffer-Zeitung" war niemals „Organ" des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes; sie brachte nur regelmäßig und unentgeltlich die Mitteilungen dieses Verbandes sowie das k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

VON INGENIEUR BERLINER.

Ingenieur Hans Rudolf Berliner, der am 14.—15. Februar mit zwei Gefährten den Distanzweltrekord des Kugelballons verbesserte hat, indem er von Bitterfeld aus nach Kirgischan am Ural gelangte, wird samt seinen Begleitern noch immer von den russischen Behörden in Perm festgehalten. Begreiflicherweise hat sich deshalb der Freunde und luftsportlichen Kollegen Berliners eine gewisse Anfregung bemächtigt.

Es fehlt auch nicht an Vorwürfen gegen die Regierung, die nicht energisch genug vorgehe, um die Freilassung der Luftfahrer, die sich ja zweifellos in wenig beneidenswerter Lage befinden, schnellstens herheizuführen. Die Unparteilichkeit gehietet jedoch, wie Dr. A. Hildebrandt in einem Aufsatz ganz richtig bemerkt, »die Feststellung, daß Flüge nach Rußland schon seit zwei Jahrzehnten Unannehmlichkeiten im Gefolge hatten, daß diese sich in den letzten Jahren so gehäuft haben, daß Flüge nach Rußland vom Deutschen Luftfahrer-Verbande mißbilligt werden, daß die Behörden eindringlichst vor dem Überfliegen der russischen Grenze gewarnt haben, und daß die Führer allen ärgen Unannehmlichkeiten, wie Festnahme, Beschießung u. s. w., zum Trotz doch immer wieder lustig nach Rußland fahren. Da ist denn doch die Frage berechtigt, warum drängt man sich einem Lande als Gastfreund auf, das wiederholt und unzweideutig zu erkennen gegeben hat, daß es keine Gastfreundschaft gewähren will? Was sollen denn die Russen tun, um ihren Willen durchzudrücken? Sollen sie nicht Herren in ihrem Lande bleiben? Wer trotz aller Warnungen die Grenzen überfliegt, hat die Folgen selber zu tragen! Einem Flugzeugführer kann es wohl passieren, daß er wider seinen Willen in andere Länder gerät, ein Freiballonführer aber muß dies unter allen Umständen stets verhindern können. Die Vorwürfe gegen die Regierung sind völlig ungerechtfertigt; die Schuld tragen einzig und allein die Ballonfahrer, die der Regierung obendrein Unannehmlichkeiten bereiten und diese in den Verdacht einer Schuld bringen!«

Nichtsdestoweniger wird es natürlich eine sehr erfreuende Nachricht sein, endlich von der Rückkunft der ausgezeichneten Sportsmänner nach Deutschland zu hören. Sie befinden sich gegenwärtig wahrhaftig in keiner rosigen Lage und haben ihren Vorwitz genugsam gebüßt.

Nach einem von nahezu Monatsfrist in Berlin bei dem Bruder Hans Berliners eingetroffenen Brief des letzteren, wäre auf Grund der russischen Untersuchungen und der deutschen diplomatischen Vorstellungen die Anklage auf Spionage gegen die Insassen des Ballons »Siemens-Schuckert« von den russischen Behörden fallen gelassen worden, eine Nachricht, der eine spätere Meldung zu widersprechen scheint.

Die Mutter des einen Fahrtgenossen von Berliner, nämlich des Spediteurs Nicolai, soll Anfang April an den deutschen Kaiser nach Korfu das nachstehende Telegramm geschickt haben: »Als Mutter des Führers Vereins für Luftschifffahrt hat mein Sohn W. Nicolai zusammen mit dem Ballonführer Hans Rudolf Berliner und dem Architekten Alexander Haase (Berlin) am 10. Februar 1914 eine Weltrekordfahrt im Freiballon Bitterfeld—Perm (Rußland) unternommen und wird seitdem dort festgehalten. Ich bitte Ew. Majestät allerunterthänigst um Hilfe für eine unglückliche Mutter.« Hierauf soll Kaiser Wilhelm ein diesbezügliches Schreiben an den Zaren gerichtet haben.

Unterm 9. April kam die Meldung, daß der Prozeß gegen die Luftschiffer Mitte Mai stattfinden dürfte, trotz der energischen Intervention der deutschen Botschaft und der Erklärung des Grafen Waldersee, des Vorsitzenden des Deutschen Luftschiffer-Vereines, daß die Mitglieder nur sportliche und wissenschaftliche Zwecke verfolgen. Gegen die Begleiter Haase und Nicolai wird die Anklage wahrscheinlich nur wegen Überschreitung der russischen Luftgrenze erhoben. Dagegen wollen die Behörden gegen den Führer Berliner ernstere Maßnahmen ergreifen, weil er schon einmal in Rußland festgenommen wurde. Er wird nur gegen das Versprechen freigelassen werden, Flüge nach Rußland nicht mehr zu wiederholen. Auch das wiederholte Gesuch Berliners um Zulassung nach Rußland wurde abgeschlagen, weil er Jude ist. Im Flugzeug Berliners fanden sich ein photographischer Apparat, ein Tagebuch und eine Instruktion für Brieftauben. Der russische Generalstab verlangt Festlegung über die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Deutschen Flieger-Vereines, insbesondere darüber, ob sie nicht verpflichtet sind, im Kriegsfalle Kundschafterdienste zu leisten und ob Berliner nicht etwa Brieftauben heimsandte. Berliner und seine Genossen haben lediglich Hausarrest in einem Permer Hotel.

Am 9. April traf in Perm der Prokurator des Kasaner Gerichtshofes ein, um das Aktenmaterial durchzusehen.

Am 15. April traf von Ingenieur Berliner in Berlin wieder ein Brief an einen Freund ein. Der »Berl. Lokalanz.« gibt daraus folgende Stellen wieder:

»Wir begreifen gar nicht, daß von Deutschland keine Hilfe kommt. Ist denn da gar nichts zu machen? Heute vor acht Wochen sind wir aus Bitterfeld abgefahren und hereits Dienstag mittag im Uralgebiete gelandet. Diese Ungewißheit hier ist unerträglich, täglich erwarten wir unsere Freilassung und immer wieder werden

unsere Hoffnungen zu Wasser. Wir sind jetzt schon so spatbisch geworden, daß wir nicht mal täglich mehr spazierengehen. Wie richtige Verbrecher werden wir unter Begleitung eines Geheimpolizisten ausgeführt. Auf der Straße dreht sich alles nach uns um und täglich lesen wir den schönen Ausdruck »Nemetzki Spioni« (deutsche Spione). Hier lernt man erst richtig sein Vaterland schätzen. Im Zimmer können wir uns vor Wanzen und Ungeziefer nicht retten. Die Küche wimmelt voll Schwaben. Das Essen ist kaum zu genießen. Wir ekeln es uns förmlich für teueres Geld herunter. Die ganze Stadt, ca. 60.000 Einwohner, besteht fast nur aus alten, zerfallenen Holzhäusern. Täglich schneit es noch, außerhalb liegt der Schnee noch mindestens zwei Meter hoch. Das arme Volk besteht fast nur aus sibirischen Verbrechern, die nach Verbüßung ihrer Strafe sich nur bis Perm ansiedeln dürfen. Westlicher dürfen sie sich nicht niederlassen ...

»Was sie nun mit uns machen werden, wissen wir immer noch nicht, vielleicht wandern wir auch nach Sibirien. Es ist dennoch ein Glück, daß wir nicht zirka 80 *km* weiter gefahren sind, dann wären wir, nach Aussage von Ortskennern, nie wieder herausgekommen. Du wirst gewiß schon Perm auf der Karte gesucht haben. Wir sind nun noch neun Stunden Bahnfahrt und sieben Stunden Schlittenfahrt nordöstlicher gelandet. 80 *km* weiter, mitten im Gebirge, soll im Februar der Schnee haushoch liegen, so daß man einfach verschwindet und ein Durchkommen vollständig unmöglich sein soll. Nach eine kleine Strecke, vom Landungsplatz zum Dorf, zirka 500 *m*, haben wir selbst einen halben Tag gebraucht, um uns mit Händen und Füßen durchzuarbeiten. Nur durch gegenseitige Aufmunterung sind wir vorwärts gekommen. Ferner wird Dich interessieren, daß wir nachts 11½ Uhr auf die Ostsee bei Putzig, Richtung Finnland, hinausgegangen und 4½ Stunden dort getrieben sind. Südlich Memel kamen wir durch neue Winddrehungen wieder herein. Die Fahrt war sehr interessant, aber auch sehr anstrengend. Mit ca. 110 bis 120 *km* Geschwindigkeit sind wir gelandet, nachdem wir eine aufregende, böse Nacht hinter uns hatten. Die Böen haben uns dauernd ranf und runter gerissen. Kurz vor der Landung war uns nochmals eine furchtbare Bö gegen einen Baum, so daß uns Hören und Sehen verging. Leider riß dabei ein draußen hängender Korb ab und ich habe einen Teil meiner Sachan dabei eingebüßt. Die Landung wäre ohne schlimme Verletzungen nicht durchzuführen gewesen, wenn uns nicht der tiefe Schnee zu Hilfe gekommen wäre. Der Korb war derartig voll von Schnee, daß wir uns erst wieder zusammensuchen mußten, hatte aber dadurch bremsend gewirkt ...

»Ende Mai soll die Gerichtsverhandlung stattfinden. Vielleicht verurteilen sie uns sogar ohne Beweise. Hier ist alles möglich; und Deutschland scheint ja machtlos zu sein. Unser Ballon ist vor mehreren Tagen nach Kasan (vier Tage Bahnfahrt) abgegangen, und wir werden gewiß bald nachgeschickt werden. Trostlos, aber wahr! Die Zeitungen hier berichten die schauigsten Märchen. Es kommt uns wie eine große Komödie vor, ist aber leider Wirklichkeit ...«

DIE AFFÄRE PÉGOUD.

Sie hat viel Staub aufgewirbelt, die Affäre Pégoud. Der famose französische Purzelbaumflieger hat bekanntlich in Mailand dem italienischen Aviatiker Dalmistro ein Flugzeug verkauft, womit dieser die Künste Pégouds nachzumachen beabsichtigte. Der von dem Franzosen entlassene Mechaniker Freissmuth warnte nun Dalmistro vor der gekauften Maschine, indem er behauptete, Pégoud habe vor ihrer Ablieferung einen wichtigen Bestandteil daraus entfernt, so daß Dalmistro Gefahr laufe, zu verunglücken. Auch in der gerichtlichen Einvernahme blieb Freissmuth dabei, und auch Pégoud mußte zugeben, ans dem Flugzeug, und zwar aus den Benzinzufuhrorganen, etwas entfernt zu haben.

Der einvernommene erste Mechaniker Pégouds, Pierrot, der, nach Angabe des Mechanikers Freissmuth, Pégoud bei der »Beschädigung« des Motors geholfen hat, leugnete nicht die vorgenommenen Abänderungen, bestritt aber jede böswillige Absicht. Die Abänderungen hätten durchaus nicht den Zweck einer Verschlechterung des Mechanismus gehabt.

Pégoud verantwortete sich dahin, daß er an dem Flugzeug, und zwar am Benzinrohr, eine Abänderung gemacht habe, die nur als verbessernde Retsache aufzufassen sei, die ihm auf Grund von Versuchen vorteilhaft schien.

Der gerichtliche Sachverständige Ingenieur Gino Galli erstattete nach längerer eingehender Untersuchung seinen Bericht an den Staatsanwalt. Darin wurde, wie man meldet, festgestellt, daß Pégoud und sein Mechaniker Pierrot vom Ende des in den Benzinbehälter tauchenden elastischen Metallrohres einen Teil entfernte und es in einer unvollkommenen Weise durchsägte, so daß das Schließen des Rohrendes an den Wänden des Benzinbehälters beim Stürzen und Wenden des Flugzeuges wesentlich erschwert wurde. Die Ausführung der Sturzflüge wird zwar dadurch nicht unmöglich gemacht, die Gefahren werden jedoch für den von den Abänderungen nicht benachrichtigten Käufer des Flugzeuges unnötigerweise vermehrt; die Retsache des Apparates stellt also nach dem Gutachten zwar keine eigentlichen Beschädigung, aber immerhin eine Verminderung der Güte der von Pégoud benützten Benzinzufuhrvorrichtung dar.

Nach vielem Hin und Her wurde endlich das Strafverfahren gegen Pégoud fallen gelassen, während ein Zivilverfahren auf 100.000 Francs Schadenersatz aufrecht blieb.

Pégoud faßte die Äußerungen Freissmuths als Racheakt dieses entlassenen Mechanikers auf. »Ich habe den Aviatiker Dalmistro einen Bleriot-Apparat für 19.000 Francs verkauft und ihm diesen in tadellosem Zustande übergeben. Beweis dafür ist jedenfalls, daß Dalmistro zu Probeflügen damit aufstieg und die Maschine unbeanstandet arbeitete. Einen Sabotageakt an der Benzinzufuhr zu verüben, ist so unsinnig wie möglich. Denn das erste, was jeder Flieger vor dem Aufstieg auf das sorgfältigste untersucht, sind Motor und Benzinzuführung, und niemand würde es wagen, mit einem Defekt am Motor oder der Benzinzuführung aufzusteigen.« Übrigens erbot sich Pégoud, mit dem von ihm retnschierten Flugzeug zu fliegen; zu diesen Flügen kam es zunächst nicht.

Am 18. April endlich, nach ungefähr zweimonatigem Laufen der »Affäre Pégoud«, ist die Sache zum Abschluß gediehen. Es kam zu einem friedlichen Ausgleich zwischen beiden Parteien. Es trafen in der Kanzlei des Staatsanwaltes Advokat Ganesi in Mailand als Vertreter Pégouds und Advokat Gallina als Rechtsfreund Dalmistros und ein Bevollmächtigter des Wiener Impresarios Pégouds zusammen und es wurde vereinbart, daß Dalmistro seine Klage zurückziehe und den Kanfpreis von 19.000 Lire gegen Rückgabe des Flugzeuges zurückgezahlt erhalte. Als Schadenersatzbetrag für die entfallene Flugtourneee Dalmistros wurden 36.000 Lire an den Advokaten Dalmistros ausgezahlt.

Pégoud wird in den nächsten Tagen auf dem vielumstrittenen Apparat Sturzflüge in Mailand ausführen.

PRINZ HEINRICH-FLUG.

In der zweiten Hälfte des Mai findet der Große Zuverlässigkeitflug statt, der diesmal fast über den ganzen westlichen Teil des Deutschen Reiches führt. Er beginnt am 17. Mai und geht in einer ersten Etappe von Straßburg über Mannheim, Pforzheim, Speyer, Worms nach Frankfurt a. M., von dort am zweiten Flugtage über Wiesbaden, Koblenz nach Köln und zurück nach Frankfurt. Die dritte Etappe umfaßt die Strecke Frankfurt, Marburg, Kassel, Brannschweig, Hamburg; die vierte führt von Hamburg über Hannover, Minden, Herford, Bielefeld, Münster, Osnabrück, Bremen wieder nach Ham-

burg. Zwischen Hamburg und Kölu wird am 23. Mai eine strategische Aufklärungsübnug veranstaltet, der sich am 26. eine taktische Aufklärungsübnng in der Gegend von Köln anschließt.

Die Bewertung der Flugleistungen geschieht nach folgenden Gesichtspunkten: Die Leistungen der Flieger, die alle vier Etappen durchflogen haben, werden nach der auf dem ersten Teil des Fluges (Etappe 1 und 2) und auf den zweiten Teil (Etappe 3 und 4) erzielten Gesamtflugdauer bewertet. Der Aufenthalt an dem Endpnnkt der ersten und dritten Etappe wird als Zwischenlandungszeit gerechnet. Für die Bewertung der reinen Flugzeit sowie für die Bestimmung der Belastnng wird eine Abschätzung der Motorenstärke vorgenommen. Diese Abschätzung berücksichtigt die Größe des Zylindervolnmens sowie die Gattung des Motors. Auf Grund der ermittelten Motorenstärke wird für jedes Flugzeug eine Normalwertsiffer und eine Normalbelastung berechnet.

Hinsichtlich der Preisbewerbung werden zwei getrennte Gruppen unterschieden, nämlich die Gruppe der Offiziersflieger und die Besitzer der nicht der Heeresverwaltung gehörigen Flugzeuge. Es wurden im ganzen 71.000 M. an Preisen und Geldentschädigungen ausgeschrieben. Die von den Offiziersfliegern gewonnenen Geldpreise fließen der Kaiser Wilhelm-Fliegerstiftung zur Unterstützung verunglückter Offiziersflieger zu.

Die Nennungen für den Wettbewerb sind folgendermaßen ausgefallen:

A. Offiziersflieger auf Apparaten der Heeresverwaltungen:

Eindecker:

1. Leutnant Canter (Rumpler-Taube). 2. Hauptmann von Detten (Albatros-Taube). 3. Oberleutnant Hantelmann (Albatros-Taube). 4. Oberleutnant Joly (Gotha-Taube). 5. Oberleutnant Kastner (Albatros-Taube). 6. Oberlentnant Kolbe (Albatros-Tanbe). 7. Oberleutnant Ladewig (Rumpler-Taube). 8. Leutnant Pfeifer (Albatros-Taube). 9. Leutnant Pretzell (Albatros-Taube).

Doppeldecker:

10. Oberleutnant von Beaulieu (L.-V.-G.). 11. Leutnant Bonde (Albatros). 12. Leutnant von Buttlar (L.-V.-G.). 13. Leutnant Cargnico (L.-V.-G.). 14. Bayrischer Oberleutnant Emrich (Otto). 15. Oberleutnant Geyer (Aviatik). 16. Leutnant von Hiddesen (Albatros). 17. Bayrischer Leutnant Schlemmer (L.-V.-G.). 18. Leutnant Freiherr von Thüna (L.-V.-G.). 19. Bayrischer Leutnant Walz (L.-V.-G.). 20. Leutnant Wentscher (L.-V.-G.).

Sämtliche Heeresmaschinen sind mit Sechszylinder-Mercedes-Motoren von 100 H. P. ausgestattet.

B. Zivilflieger auf Flugzeugen in Privatbesitz:

Eindecker:

21. Auslinger (Goedecker-Eindecker, 100 H. P. Mercedes). 22. von Arnim (Stiploschek-Eindecker, 120 H. P. Argus). 23. Beck (Kondor-Eindecker, 100 H. P. Mercedes). 24. Freiudt (Jeannin-Stahltaube, 120 H. P. Argus). 25. Friedrich (Rumpler-Eindecker, 100 H. P. Mercedes). 26. Höfig (D.-F.-W.-Eindecker, 100 H. P. Mercedes). 27. Krumsiek (Hansa-Gotha-Taube, 100 H. P. Mercedes). 28. Paschen (Bistiol-Taube, 110 H. P. Argus). 29. Schlegel (Gotha-Taube, 100 H. P. Mercedes). 30. Steffen (Etrich-Tanbe, 100 H. P. Mercedes). 31. Stiefvatter (»Bulldogge«-Eindecker des Prinzen Sigismund von Preußen, 120 H. P. Argus).

Doppeldecker:

32. Hennig (Schwade - Doppeldecker, 80 H. P. Schwade). 33. F. Laitsch (L. V. G.-Doppeldecker, 100 H. P. Benz). 34. Schaueuburg (A. E. G.-Doppeldecker, 100 H. P. Benz). 35. Schäler (Ago-Doppeldecker, 140 H. P. Argus). 36. Schröder (Sommer-Doppeldecker, 100 H. P. Gnome). 37. Robert Sommer (Sommer-Doppeldecker, 80 H. P. Gnome). 38. Viktor Stoeffler (Aviatik - Doppeldecker. 100 H. P. Obernzel - Rotationsmotor). 39. Dipl.-Ing. Thelen (Albatros - Doppeldecker, 75 H. P. Mercedes). 40. Weyl (Otto-Doppeldecker, 140 H. P. Argus).

VOM AÉRO-CLUB DE FRANCE.

Frankreichs repräsentativer Klnb anf dem Gebiete der Luftschiffahrt, der Aéro-Cinb de France, versandte kürzlich seinen Jahresbericht 1913, dessen Reichhaltigkeit, Umfang und Fülle von statistischen Daten ein Bild des ausgedehnten Wirkungskreises dieser Körperschaft und einen Maßstab für den Aufschwung der Luftschiffahrt in Frankreich geben.

Dem im Jahre 1898 gegründeten Klnb sind folgende französische Luftschiffervereinigungen affiliiert: Académie Aéronautique de France, Aéro-Clnb d'Algérie, Aéro-Clnb des Alpes, Aéro-Clnb des Ardennes, Aéro-Clnb du Béarn, Aéro-Clnb de Bologne sur Mer, Aéro-Clnb du Centre, Aéro-Clnb de la Champagne, Aéro-Clnb Charentais, Aéro-Clnb de l'Est de la France, Aéronantique-Clnb de France, Aéro-Clnb Fores-Vivarais, Aéro-Clnb du Nord, Aéro-Clnb Havrais, Aéro-Clnb de l'Hérault, Aéro-Clnb Lorrain, Aéro-Clnb de Nice, Aéro-Clnb du Nord, Aéro-Clnb de l'Ouest, Aéro-Clnb de Provence, Aéro-Clnb des Pyrénées, Aéro-Clnb du Rhone, Aéro-Clnb Ronennais, Aéro-Clnb de la Sarthe, Aéro-Clnb du Snd-Ouest, Aéro-Clnb de Touraine, Aéro-Clnb Vauclusien, Aéro-Clnb de Vichy, Aéro-Clnb des Vosges, Amiens de l'Aéronautique Militaire, Auto Aéro-Clnb Poitevin, Auxe, Clnb Aéronautique de l'Anbe, Clnb Aérostatique de Dunkerque, Clnb d'Aviation de Valenciennes, Section d'Aviation du Syndicat d'Initiative de Biarritz, Emulation Aérostatique du Nord, L'Essor Français, Ligne Aéronautique de Bourgogne, Nord-Aviation, Section du Canal de la Ligne Aérienne, Société Aérienne de Picardie, Société Aéronautique de Versailles, Société Française de Navigation Aérienne, Aéro-Clnb feminin Stella.

Der am 14. Oktober 1905 gegründeten internationalen Föderation gehören an: Deutscher Luftschiffer-Verband, k. k. Österreichischen Aéro-Klnb, Aéro-Clnb de Belgique, Danske Aeronantiske Selshab, Aéro-Clnb d'Egypte, Real Aéro-Clnb de Espana, Aero Clnb of America, Aéro-Clnb de France, Royal Aero Clnb of the United Kingdom, Fédération Aéronautique Hongroise, Aero-Clnb d'Italie, Norks Luftseladsforening, Koninklijke Nederlandsche Vereeniging Voor Luchtvaart, Aéro-Clnb de Portugal, Aéro-Clnb Argentino, Aéro-Clnb Impérial de Russie, Svenska Aeronautiska Sallskopet, Aéro-Clnb Snisse.

Als Protektoren des Klubs werden der Präsident der französischen Republik, König Alfons XIII. von Spanien, König Albert I. von Belgien und Prinz Albert von Monaco, als Förderer Henry Deutsch de la Meurthe, A. Santos-Dumont und Robert Lebandy genannt. Gründer und Ehrenpräsident ist Marquis de Dion, Ehrenpräsidenten sind der Minister für öffentliche Arbeiten, Kriegsminister, Marineminister, Kolonienminister, Minister der öffentlichen Lehranstalten, Handelsminister, Baron de Zuylen de Nyevelt und General Roques. Der Klnb zählt zu seinen Ehrenmitgliedern auch den Herausgeber dieses Blattes Victor Silberer.

Die weitverzweigten Agenden des Klubs erfordern einen entsprechend großen Apparat. Außer dem Verwaltungsrat und dem Direktionskomitee bestehen verschiedene Kommissionen, und zwar für Aviatik, Lenkballone, Kugelballone, für sportliche, wissenschaftliche, technische und juridische Fragen, für Festlichkeiten und Anssstellungen, für Kartographie, für Bibliothek und Drucksorten. Die Mitgliederliste umfaßte am 15. Juli 1913 über 1700 Personen.

Im Anschlusse an die Mitgliederliste folgen die Farben der französischen und sodann auch einiger ausländischer Ballonführer und aviatischen Piloten, die Statuten des Aéro-Clnb de France, die Betriebsordnung für die Ballonprüfstation Saint Cloud nnd schließlich eine Tabelle, welche den Feldschadenersatz bei Landungen pro 100 m^2 für verschiedene Feldfrüchte normiert.

Sehr interessant sind die nun folgenden tabellarischen Zusammenstellungen. Die erste behandelt die von Klnbmitgliedern unternommenen Aufstiege und beginnt mit 1899, in welchem Jahre 48 Auffahrten mit 135 Passagieren gemacht wurden; der Gasverbrauch betrug 55.000 m^3, die zurückgelegte Strecke 10.000 *km* und die Gesamt-

flugdauer 860 Stunden. Im Jahre 1912 wurden 637 Aufstiege mit 2160 Passagieren gemacht, 776.000 m³ Gas verzehrt und in einer Gesamtdauer von 3715 Stunden 108.390 km zurückgelegt. Die Ziffern dieses Jahres übersteigen in jeder Hinsicht jene seiner Vorgänger. Die zweite Tabelle umfaßt die vom Klubplatze aus unternommenen Aufstiege und beginnt mit dem Jahre 1901 mit der bescheidenen Zahl von 3 Aufstiegen mit 6 Passagieren, 1290 m³ Gasverbrauch, 86 km Strecke und fünf Stunden Fahrtdauer. Das Jahr 1913 brachte 412 Aufstiege mit 1968 Passagieren, 492.600 m³ Gasverbrauch, 2609 Fahrstunden und 78.390 zurückgelegten Kilometern.

Der Rest des Buches enthält die Bestimmungen für die verschiedenen Wettbewerbe, Rekordlisten etc.

Das mit großer Sorgfalt zusammengetragene und übersichtlich geordnete Material gewährt einen klaren Einblick in den großen Betrieb des führenden französischen Luftschiffervereines und ist für alle Luftschiffer von Interesse.

TODESOPFER.

Auf dem Flugfelde St. Job bei Antwerpen stürzte am 9. April der belgische Aviatiker Verchaere bei einem Flugversuch mit einem neuen Zweidecker aus 80 m Höhe ab und blieb sofort tot. Mit voller Motorkraft war der Apparat zur Erde geschossen, wo er sich mit dem Piloten in die weiche Erde einbohrte, aus der die völlig verstümmelte Leiche des Fliegers ausgegraben werden mußte. Verchaere war der erste belgische Militärpilot und galt als einer der tüchtigsten und vorsichtigsten belgischen Flieger.

Am 10. April fielen einem Flugunfall bei Dresden Hermann Reichelt und seine Schwägerin zum Opfer. Reichelt stieg gegen 5 Uhr nachmittags zuerst mit einem Herrn auf, verweilte aber mit seinem Aëroeindecker nur ein paar Minuten in der Luft. Etwa um 5 Uhr 10 Minuten stieg er zum zweiten Male auf, wobei er seine Schwägerin an Bord nahm, und erhob sich schnell zu einer Höhe von ungefähr 500 m. Aus dieser Höhe wollte er anscheinend in einem Spiralgleitflug wieder landen, doch bemerkten die Zuschauer bald, daß an dem Apparat etwas nicht in Ordnung war. Das Flugzeug schwankte und plötzlich richteten sich die Flügel senkrecht auf; man konnte bemerken, daß an der rechten Tragfläche ein Loch war. Offenbar war die Bespannung der Fläche gerissen, worauf Flügelbruch erfolgte. Im nächsten Augenblick schon überschlug sich der Apparat vollständig und stürzte wie ein Stein ab. In einer Höhe von 60 m stürzte die Dame, die Reichelt begleitete, aus dem Apparat heraus. Sie wurde auf der Stelle getötet, Reichelt erlag verschellte vollständig. Der Unfall ereignete sich in unmittelbarer Nähe des Verwaltungsgebäudes des Flugplatzes. Man zog den bewußtlosen Flieger aus dem Trümmerhaufen hervor. Er wurde sofort in das Friedrichstädter Krankenhaus gebracht, starb indessen unmittelbar nach der Einlieferung in das Spital an inneren Verletzungen, die er nebst Arm- und Beinbrüchen erlitten hatte. Reichelts Frau befand sich unter den Augenzeugen des Unglücks. Sie erlitt einen schweren Nervenchok.

Hermann Reichelt war einer der bestbekannten Flieger Deutschlands. Er hat sich seit etwa vier Jahren dem Flugsport gewidmet. In den Hellerbergen machte er seine ersten Versuche mit einem Gleitflugapparat und erbaute dann einen Doppeldecker, später einen Eindecker, ohne mit diesen Konstruktionen großen Erfolg zu haben. Nachdem er bei Gnadau in Burk fliegen gelernt hatte, richtete er eine Fliegerschule in Johannisthal, später in Dresden ein. Im Jahre 1913 ging er zu der Harlan-Gesellschaft, deren Eindecker er meisterhaft steuerte. Nachdem er durch seinen Flug Kiel—Berlin—Posen sich als Erster in den Genuß der Resten der Nationalflugspende gesetzt hatte, faßte er den Entschluß, nach Paris zu fliegen, und führte seine Absicht glatt und programmäßig aus. Bei der Rückfahrt war ihm das Glück nicht hold. In der Dunkelheit stürzte er schwer ab und blieb wie durch ein Wunder unverletzt. Bei einem zweiten Versuch, von Berlin nach Paris ohne Unterbrechung zu fliegen, stürzte er nachts am 16. Oktober v. J. bei Morsbach auf ein Bauernhaus und kam auch damals mit dem Schrecken davon.

Der deutsche Luftschifferoffizier Leutnant Kluge, der kürzlich bei einem Ballonaufstieg in Bitterfeld schwer verletzt wurde, ist am 14. April in Halle a. d. S. verschieden.

Léon Ehrmann, der, wie man sich erinnern wird, beim ersten Schu-fliegen in Aspern mit seinem Apparat verunglückte und dann monatelang im Spital lag, ist nun in Algier zu Tode gestürzt. Während eines Schauffluges in der Stadt Bone am 18. April lockerte sich ein Flügel seines Apparats, der Eindecker stürzte ab und Ehrmann blieb mit zerschmetterten Gliedern tot liegen. Er war 35 Jahre alt und zu Boufarick in Algier geboren.

Am 20. April bewarben sich in Buc bei Versailles Deroye, Desille, Cuenet und Buidot mit ihren Eindeckern um einen Schnelligkeitspreis. Bei dem rapiden Fluge stießen nun die Aëroplane Deroyes und Buidots, die je einen Passagier an Bord hatten, in den Lüften zusammen und stürzten aus 300 m Höhe unter furchtbarem Krachen zu Boden. Dabei explodierte das Benzinreservoir an dem einen Apparat, unter dessen verbrannten Trümmern Buidot und sein Passagier d'Albuis als verkohlte Leichen hervorgezogen wurden. Die anderen zwei Flieger erlitten beträchtliche Verletzungen.

Am 24. April stürzte der österreichische Pilot Raimund Karl Pitschmann zu Tode. Näheres hierüber im Bericht über den Schicht-Flug.

NOTIZEN.

GEORG SCHICHT wurde vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub für die durch seinen großen Preis bewirkte Förderung des Flugwesens mit der goldenen Verdienstmedaille ausgezeichnet.

FÜR DAS WIENER MEETING, das im Juni in Aspern stattfindet, hat der Gemeinderat von Wien 35.000 Kronen, das Kriegsministerium 20.000 K, das Ministerium für öffentliche Arbeiten 15.000 K, das Handelsministerium 5000 K und das Marineministerium 3000 K bewilligt.

ELFRIEDE RIOTTE in Dresden wurde, wie man meldet, am 22. April durch Ablegung der wissenschaftlichen und praktischen Prüfung die erste Luftschiffführerin in der Welt für lenkbare Ballone. Riotte führte das Parseval-Luftschiff »P. VI« auf einer Strecke zwischen Dresden und Leipzig.

DER ZAR stattete vor kurzem dem Riesenflugzeug des russischen Ingenieurs Sikorsky einen Besuch ab und äußerte lebhaftes Interesse für diese technische Schöpfung. Er bestieg die Kabine des Apparates und ließ sich von Sikorsky die Handhabung ziemlich genau erklären. Er zeigte sogar nicht üble Lust, mit dem Ingenieur zu fliegen.

DR. MAGNAN, der Direktor der Schule für hohe Studien in Paris, hat, auf die Versuche Lilienthals zurückgreifend, ein die Vogelform nachahmendes Modell eines Flugzeuges konstruiert. Dr. Magnan glaubt, der Lösung des Problems, daß ein Mensch ohne Motoranwendung sich frei schwebend in größerer Höhe, gegen den Wind erhalten kann, nahe gekommen zu sein.

DIE FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE Internationale hält am 5. Mai in Paris unter dem Präsidium des Prinzen Roland Bonaparte eine informative Besprechung über die internationale Regelung des Luftverkehrs ab. Der Präsident hat bei allen Botschaften in Paris Schritte unternommen, um die Regierungen zu veranlassen, zu dieser Sitzung Vertreter zu entsenden.

IN SALZBURG soll demnächst eine aëronautische Station geschaffen werden, und zwar durch den dortigen Automobil-Klub, welche zu diesem Zwecke eine aëronautische Sektion zu bilden beabsichtigt. Es soll ein Ballon von 2900 m³ angeschafft und die Mittel sollen

durch Ausgabe von mit 4 Prozent verzinslichen Anteilscheinen zu je 1000 Kronen aufgebracht werden.

AUS MAGDEBURG meldet man unterm 15. April: Am Ostersonntag landete in Mahmsdorf ein Freiballon mit zwei französischen Luftschiffern, die in Paris aufgestiegen waren. Die Aëronauten waren durch widrige Winde verschlagen worden. Der Gemeindevorsteher nahm ein Protokoll auf, worauf das Magdeburger Generalkommando die Erlaubnis zur Abreise der Luftschiffer erteilte.

ALADAR ZSÉLYI, der bekannte ungarische Ingenieur und Aviatiker, der 1910 im Vortage des Budapester Internationalen Flugmeetings abgestürzt war und schwere Verletzungen erlitten hatte, ist am 15. April bei einem Flug nächst Budapest mit einem neuen Apparat eigener Konstruktion aus geringer Höhe wieder abgestürzt. Er erlitt einen Bruch des linken Armes und mehrere Kontusionen.

ERMORDET wurden zwei französische Aviatiker in Marokko. Hauptmann Hervé unternahm am 8. April mit einem Korporal einen Flug von Casablanca nach Fes. Infolge einer Panne mußten die Flieger auf einer Feldwiese im Gebiete des Zemmurstammes bei Tedders landen. Am nächsten Tage wurden die Leichen beider von Eingebornen im Tale des Oued Bouregreg aufgefunden. Sie sind offenbar, während sie zu Fuß den nächsten Posten zu erreichen suchten, ermordet worden.

IN INNSBRUCK stieg am 17. April Eduard C. von Sigmundt mit Leutnant Maier in dem Ballon »Astarte« auf und gelangte nach Überquerung der westlichen Zentralalpen, der Graubündner Alpen und der oberitalienischen Seen nach Rovrigo (italienische Provinz Novara). Da der eine der beiden Luftschiffer aktiver Offizier ist, wurden die Ballonfahrer eine Zeitlang von der italienischen Behörde zurückgehalten. Beide Herren sind aber unverzüglich freigelassen worden.

DAS NITTNER-DENKMAL wird am 3. Mai um $^1/_2$12 Uhr enthüllt. Dieser Gedenkstein, der dem Oberleutnant und Feldpiloten Eduard Nittner alle, demjenigen errichtet wurde, der am 8. Mai 1912 den Sammering als Ersterr überflog, steht auf der Pyramide des Semmerings auf der Reichsstraße, nächst dem Hotel Erzherzog Johann. Das Komitee, das nicht in der Lage ist, alle die zahlreichen Spender von der Enthüllung besonders zu verständigen, lädt auf dem öffentlichen Wege alle Förderer zur Enthüllung ein. Die Enthüllung findet bei jeder Witterung statt.

OSKAR BIDER, der bekannte schweizerische Pilot, stieg am 22. April morgens mit einem Passagier aus Bern um 5 Uhr 40 Minuten auf, überflog in einer Höhe von 3900 *m* das Jungfraujoch und landete um 7 Uhr 18 Minuten auf dem Brieger Berge, wo Chaves und Bielovucic seinerzeit zum Simplonflug gestartet sind. Das sei sehr Tagen in der ganzen Schweiz herrschende prachtvolle Wetter begünstigte den Flug ungemein. Bei der Landung ging der Propeller in Brüche. Bider hatte bereits tags vorher die Jungfrau ebenfalls mit einem Passagier umkreist.

HANNOVER—BERLIN in einer Stunde — diesen ungewöhnlich raschen Flug führten die deutschen Offiziere Leutnant Hesse und Hauptmann Feigel am 5. April aus. Auf der Flugstrecke herrschte nach den Feststellungen des Observatoriums Lindenberg eine Windstärke von 28 Sekundenmetern und die Flieger legten die annähernd 300 *km* lange Strecke in der Rekordzeit von etwa einer Stunde zurück. Das Flugzeug wurde vom Sturm stark hin und her geworfen und im Regen und Hagel geradezu vorwärts gepeitscht. Die schnelle Fahrt und das Unwetter erschwerten die Orientierung außerordentlich.

EIN FLIEGERREGIMENT soll bei uns geschaffen werden. Dieses Regiment soll, wie verlautet, im kommenden Herbst so organisiert werden, daß sich die Kompagnien korpsweise auf die einzelnen Flugplätze verteilen, die je nach den verfügbaren budgetären Mitteln sukzessive eine Vermehrung erfahren sollen. Als vorbereitende Maßregel hat das Kriegsministerium an jüngere Stabsoffiziere und Hauptleute die Aufforderung gerichtet, sich zur Teilnahme an einem Informationskurse für den Fliegerdienst zu melden. Diese Offiziere sind zu Kommandanten der Abteilungen des Fliegerregiments ausersehen.

DAS LUFTSCHIFF »L. Z. 28« wurde am 15. April durch Direktor Dürr von Friedrichshafen nach Baden-Oos übergeführt. Die militärische Besatzung, die seit einigen Wochen unter Führung von Hauptmann Andree in Friedrichshafen weilte, reiste mit der Bahn nach Baden. Die Abnahmefahrten finden in Baden-Oos statt. Das neue Luftschiff wird nach der Übernahme durch die Militärverwaltung als Militärluftkreuzer die Bezeichnung »Z. 8« führen. Es wird voraussichtlich Anfang Mai die neue Militärluftschiffhalle in Trier besiehen, um später endgültig in Düsseldorf oder Darmstadt stationiert zu werden.

DIE ERZHERZOGE Heinrich Ferdinand und Josef stiegen in Salzburg am 20. April um 8 Uhr mit zwei Begleitern im »Hohensalzburg« auf. Der Ballon nahm seinen Flug über Burghausen und Neuötting und landete bei Neumarkt a. d. Rott in Oberbayern. Vormittags 11 Uhr ist die Landung glatt erfolgt. Die beiden Erzherzoge und die übrigen Insassen des Ballons meldeten sich bei den behördlichen Stellen. Der Ballon wurde sodann verladen und nach Salzburg zurückgeschickt. Die Erzherzoge nahmen in Neumarkt das Mittagmahl ein und sind im Automobil zurückgereist. Der Flug des Ballons war durch Automobile begleitet worden.

AM THALERHOF bei Graz dürfte die für den 1. Mai angesagt gewesene Eröffnung des fürstlichen Flugfeldes wegen mangelhaften Fortganges der Bauten erst später erfolgen. Die militärische Organisation des Flugplatzes ist bereits eingeteilt. Kommandant des Flugfeldes Thalerhof wird k. u. k. Oberstleutnant Feldpilot Erich Kahleu (Infanterieregiment Nr. 29, Temesvar). Mit ihm kommen die Offiziere Feldpiloten Oberleutnant Eduard Rzemenovsky von Trautenegg (Infanterieregiment Nr. 37, Graz), Oskar Schnoczer von Meczencei (Infanterieregiment Nr. 102, Graz) und Oberleutnant Alfred Schindler (Sappeurbataillon Nr. 10, Przemysl). An Flugmaterial kommen nach Graz: sechs Doppeldecker Lohner-Pfeil, die derzeit auf dem Flugfeld in Fischamend stehen, und zwei Eindecker, System Etrich, vom Flugfeld in Görz. Als Beleuchtungsmannschaft werden 25 Mann, die teilweise schon ausgebildet sind, die Kaserne beziehen.

EINE GEFÄHRLICHE LANDUNG hatte der Ballon »Köln« am 5. April zu bestehen. Er stieg um $^1/_2$1 Uhr mittags in Köln mit drei Insassen auf. Über der Stadt Hagen sank der Ballon trotz Ballastabgabe bis einer Höhe von 1500 *m* nach der Erde. Das Schleppseil schleifte über die Häuser und riß die Ziegel von den Dächern. Schließlich stieß der Ballon an die Schule in der Blumenstraße, blieb in den Telephonleitungen hängen, riß sich dann wieder los und landete nach kurzem Weiterfluge hinter dem Armenhause. Der Führer Hauptmann Minkel vom 7. Fußartilerie-Regiment in Köln und der Stabsarzt Müller aus Köln erlitten erhebliche Quetschungen, der Referendar Brachos aus Mülheim a. Rh. zog sich einen Beinbruch zu. Nach Anlegung eines Notverbandes konnten sich die beiden ersteren nach Köln zurückbegeben, während Referendar Brachos vorläufig im Kölner Hospital bleiben mußte.

MARINEMINISTER CHURCHILL brachte kürzlich im englischen Unterhaus die neuen Flottenvorlagen für das Etatsjahr 1914/15 vor. Für das Marineflugwesen ist eine Summe von 900.000 Pfund Sterling vorgesehen. In den Debatten kam der Marineminister auf das Flugwesen zu sprechen und er gab eine Aufstellung über den Bestand an Flugzeugen in der Marine, nach der vorhanden wären: 43 Landflugzeuge, 62 Wasserflugzeuge, 210 reguläre Flugzeugführer, sieben Landstationen längs der Küste, zwei Stationen im Bau. Die englische Marine besitzt ferner, die Neubauten eingeschlossen, eine Flotte von 15 Luftschiffen. Als dies angezweifelt wurde, versprach er, während der kommenden Sessionen ein Geschwader von sechs Luftschiffen aus das Parlamentsgebäude kreisen zu lassen. Das Wasserflugzeug, so bemerkte der Minister,

habe eine große Zukunft, und in diesem Zweige der Luftfahrt befände sich England an der Spitze aller Staaten.

AUF DEM BODENSEE findet gelegentlich der Motorbootwoche Ende Mai auch ein Wasserflugzeugwettbewerb statt. Dieser findet Sonntag, 24. Mai, nachmittags statt. Der Flug führt vom Wasserflugplatz bei Konstanz an Ludwigshafen, Überlingen und Meersburg vorbei zum Wasserflugplatz Konstanz zurück. Bei Überlingen ist ein Bojenviereck zu überfliegen und in letzterem von jedem Flugzeug eine kleine, mit Nummer versehene Schwimmboje abzuwerfen. Je eine dieser Schwimmbojen ist von Motorbooten aufzunehmen und nach dem Landungsplatz bei Konstanz zu bringen. Gewertet wird die kürzeste Zeit, in der die aufgenommene Boje vom Augenblick des Abwerfens von dem Flugzeug an gerechnet, nach dem Landungsplatz gebracht wird. Teilnahmeberechtigt sind alle an den Motorboot-Regatten in Konstanz gemeldeten Motorboote. Meldeschluß ist am 8. Mai, abends 6 Uhr beim Kaiserlichen Motor-Jachtklub Berlin-Charlottenburg.

DIE VERLEIHUNG der höchsten Auszeichnung des k. k. Aëro-Klubs, die nur für ganz besonders hervorragende Verdienste auf dem Gebiete der Aëronautik und Aviatik geschaffen wurde, an — die Schichtseife, bezlehungsweise an den Erzeuger dieser, für seine ausgesprochene Reklame-Spende, hat ebensoviel Staunen als Heiterkeit erweckt. — Das »Wiener Montags-Journal« schreibt hierüber: »Eine große Reklame-Veranstaltung, mit der die Schicht-A.-G. dem Reklamewesen eine neue und sudem billige Seite abgewonnen hat, ist der »Schicht-Flug.« Dieser Überlandflug durch Österreich-Ungarn soll dem Fortschritt unserer Flugtechnik zeigen und dabei dem Publikum die Seife marke Schicht recht angelegentlich unter die Nase halten. Eingeseift ist auf jeden Fall die Presse, die kostenlos in den Dienst dieser Sache gestellt wird, weil die Beträge für den Inseratenteil diesmal dem Brüdern Schicht bequemer zu einem Mäzenatentitel verhelfen . . . .«

AUF SAMSÖ, einer dänischen Insel zwischen der Insel Seeland und dem jütischen Festland, ging am 5. April ein deutscher Ballon nieder, der ans südlicher Richtung her sich der Insel näherte und dicht über dem Meer dahinflog. Es gelang den Luftfahrern, schließlich auf dem Gelände des Grafen Danneskjold-Samsö, inmitten dem Walde von Brattingsborg, die Landung vorzunehmen. Der Gondel entstiegen drei deutsche Herren, ein Kaufmann Möller und zwei Offiziere, sämtlich aus Lübeck. Sie teilten über ihre Fahrt mit, daß der Ballon am Morgen in Lübeck an einer Meerfahrt aufgestiegen war. Nachdem der Ballon sich eine Zeitlang in der Luft befunden hatte, bemerkten die Luftfahrer, daß der Ballon wegen Undichtigkeit der Hülle schnell zu sinken begann. Nach kurzer Zeit schwebte der Ballon dicht über dem Meer dahin und die Gondel tauchte von Zeit zu Zeit in das Meer nieder. Die Luftfahrer waren genötigt, alle entbehrlichen Gegenstände über Bord zu werfen, und sogar ihrer Stiefel und aller Bekleidungsstücke mußten sie sich entledigen. Als der Ballon glücklich auf Samsö gelandet war, traf der Besitzer des Geländes, der Graf Danneskjold-Samsö, an der Landungsstelle ein. Er bewirtete die deutschen Herren auf seinem Schloß.

DAS GRÖSSTE LUFTSCHIFF der Welt werden die Italiener bald aufzuweisen haben, denn man meldet, daß in Rom der Ban des 30.000 m^3 fassenden Lenkballons »G. 1« unter der Leitung des Hauptmanns Crocco der Vollendung entgegengeht. Das Luftschiff ist mit vier deutschen Maybach-Motoren von zusammen 1400 H. P. ausgerüstet. In Rom befindet sich noch ein Ballon von 16.000 m^3 und 1000 H. P. in Bau, der »V. 1« genannt werden soll. Auch der »M. 4«, der letzte der M-Serie, geht seiner Fertigstellung entgegen. Die Firma Forlanini in Mailand hat bekanntlich zwei Luftschiffe nach dem Muster der »Citta di Milano« im Auftrag. — An militärischen Aëroplanen sind in Italien derzeit bei 100 Stück vorhanden, zu welchen demnächst 35 neue hinzukommen. Es besteht die Absicht, die Luftschiffertruppe als Spezialkorps auszugestalten und als eigene Waffe vollkommen selbständig zu machen. Sie würde dann von einer eigenen Abteilung des Kriegsministeriums und einer aviatischen Sektion des Marineministeriums geleitet sein und eine »schwere aviatische Formation« sowie eine »leichte Formation« unterscheiden. Einstweilen bestehen 14 Fliegerabteilungen, die über je sieben Aëroplane verfügen. Die Aufstellung weiterer fünf solcher Formationen ist im Zuge. Die Hauptstationen sind Verona, Venezia, Bologna, Busto, Mirafiori, Cecco und Piacenza. Mit dem demnächst zu erwartenden Besitze von 13 Luftschiffen und 133 Aëroplanen nimmt die italienische Luftflotte jedenfalls einen ziemlich prominenten Rang unter den Großmächten ein.

REGIERUNGSBAUMEISTER HACKSTÄDTER, ein wohlbekannter Berliner Aëronaut, hielt kürzlich einen interessanten Vortrag im Reichsflug Verein zu Berlin. Der Redner behandelte die Frage, wie man in den deutschen Luftfahrt bremsen und wo man fördern solle. Er wurde vor kritiklosem Optimismus. Unternehmungen, wie der Flug um die Welt, die transatlantischen Luftschiffahrten, Polarforschungsreisen mit Lenkballon und Flugzeug sind Zukunftsmusik. Das Ende der Wellmann-Expedition, die Blamage des »Sachard«-Unternehmens sollen opferfreudigen Kapitalisten Warnungen sein. Auch die Unterstützung »wilder Erfinder« hält Hackstädter für wenig opportun. Das Geld soll lieber der positiven Arbeit mit praktischen Zielen zu gute kommen. Der Luftverkehr müßte nach Hackstädter mehr gefördert werden. Flugrouten müßten geschaffen werden, die die großen Verkehrszentren miteinander verbinden. Die Verbotszonen müßten wegfallen. Schon schweben Verhandlungen zwischen Deutschland, Österreich und Frankreich, um den Grenzverkehr zu erleichtern. Mögen sie recht bald zu einer Verbotszonen führen. Spionage bei großen Überlandflügen sei — meint Hackstädter — nicht nur schwierig, sondern geradezu unmöglich. Der Pilot wie der Beobachter hätten Besseres zu tun, als auf eingegrabene Forts zu achten. Wichtig sei auch eine Markierung der Luftstraßen etwa nach dem System Frankenberg. Zu verwerfen sei die planlose Anlage von Flugstützpunkten an Orten, die dem eigentlichen Verkehr abseits liegen. Um der deutschen Industrie auch im Anslande Absatz zu schaffen, sei die Schaffung eines Unternehmens ähnlich der französischen Ligne Nationale Aérienne nötig, die fast alle großen Überlandreisen französischer Piloten arrangiert hat. Schließlich warnte Hackstädter vor der Überfüllung des Fliegerberufes.

IN DEN KOLONIEN DEUTSCHLANDS soll, wie schon gemeldet, ein Luftverkehr versucht werden. Das Reichskolonialamt läßt in den Monaten Mai, Juni, Juli in Karibib Proben unternehmen, die hauptsächlich die Verwendungsmöglichkeit der Flugzeuge für den militärischen Aufklärungsdienst, für die Postbeförderung, Nachrichtendienst und Beförderung von Ärzten in entlegene, unwegsame Gegenden betreffen. Die Expedition trifft in den ersten Tagen des Mai in Swakopmund ein. Von dort aus werden die Flugzeuge mit der Eisenbahn nach Karibib befördert, wo die Versuche stattfinden. Die von den meteorologischen Stationen eingeforderten Berichte über die klimatischen Verhältnisse gerade in diesem Teile Deutsch-Südwestafrikas lauten sehr günstig. Das Reichskolonialamt hat in Karibib einen Flugplatz herrichten und die erforderlichen Gebäude für die Maschinen aufführen lassen. Die Versuche, die die deutschen Flieger dort anten ausführen sollen, erstrecken sich in der Hauptsache auf militärische Aufklärungsflüge und Beförderung von Postsachen in das Innere des Landes. Eine wichtige Frage ist der Transport von Ärzten in Krankheitsfällen. Mit Hilfe des in den Kolonien viel verwendeten Heliokopters ist es anzunehmr möglich, den Arzt binnen weniger Stunden nach 200 *km* and mehr entfernten Ortschaften zu rufen, während er auf dem Landwege unter Umständen mehrere Tage brauchen würde, um an Ort und Stelle zu sein. Für die militärischen Zwecke sind vier Unteroffiziere der Schutztruppe in Mühlhausen und Johannisthal angebildet worden, die die Expedition begleiten sollen. Als die wichtigste Aufgabe, die die Flugzeuge aussnführen haben werden, wird der Transport der Diamanten bezeichnet, den die

Regierung künftighin auf dem Luftwege ausführen will. Bekanntlich ist die Beförderung der Edelsteine, die jetzt auf dem Landwege erfolgt, sehr umständlich und kostspielig, da für jede Sendung ein starkes Truppenaufgebot notwendig ist. Bei den kleinen Gewicht der Diamanten glaubt man im Flugzeug ein ideales Transportmittel erblicken zu dürfen. An der Expedition nehmen vorläufig nur zwei deutsche Firmen teil: die Aviatikgesellschaft in Mühlhausen und die Luftfahrzeuggesellschaft in Johannisthal. Die erste Firma entsendet den Flieger Trück mit zwei Monteuren, während für die Luftfahrzeuggesellschaft Fiedler verpflichtet ist. Die Kosten des Unternehmens dürften sich für jeden der Teilnehmer auf 40.000 bis 50.000 M. belaufen. Das Reichskolonialamt gewährt für die Expedition deshalb einen Zuschuß von 50.000 M. In den nächsten Wochen wird sich in Berlin ein Komitee konstituieren, das durch eine Spende Mittel zur Einrichtung des Luftverkehrs in allen Kolonien aufbringen will.

LITERATUR.

»Gasluftfahrzeuge und ihr Verhalten auf Fahrt.« — Kriegsverwendung der Luftschiffe und Flugmaschinen. — Ziehen Frankreich und Rußland aus der zentralen Lage Deutschlands in einem Luftkrieg Vorteile? Von C. Falcke. Stuttgart. Verlag von A. Duerr. Preis 60 Pfennig. — In recht anschaulicher Weise schildert der Verfasser in der kleinen, übersichtlich eingeteilten Broschüre dem Laien den Bau und den Betrieb von Luftschiffen, wobei er besonders auf ihre Verwendbarkeit in einem Zukunftskriege Deutschlands mit Frankreich und Rußland hinweist. Die Annahme eines solchen Krieges ist ihm auch Veranlassung, auf die zentrale Lage Deutschlands hinzuweisen und auf die Nachteile, welche diese in einem Luftkriege den Deutschen bringen könnte.

»Fliegerschule.« Was muß ich wissen, wenn ich Flieger werden will? Ein Lehr- und Handbuch für **den Flugschüler von Heinz Erblich, Flugzeugführer.** Mit 98 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Autotechnische Bibliothek. Bd. 50. Berlin 1914. Verlag von Richard Karl Schmidt & Co. Preis gebunden M. 2·80. — Die Begeisterung für die Eroberung der Luft ist in alle Kreise der Bevölkerung eingedrungen, besonders die männliche Jugend nimmt an allem, was die moderne Technik auf dem Gebiete der Luftfahrt Neues zutage fördert, den regsten Anteil. Für jeden jungen Mann, der sich als Flieger betätigen möchte, sind in dem vorliegenden Werkchen des seit Jahren als Flugzeugführer wirkenden Verfassers die nötigen Angaben gemacht, um ihm den Weg zu einer neuen Tätigkeit anzuweisen; ferner wird ihm ein klares Bild über das Flugzeug und seine Behandlung gegeben und weiterhin sind eine Anzahl für den Flieger wichtige Dinge besprochen. Von einer genauen Beschreibung einzelner Details, wie solcher des Motors u. s. w. oder besonderer Flugzeugfabrikate konnte der Verfasser umsoeher absehen, als sich die Zahl der angehenden Flieger fast ausschließlich aus Leuten rekrutiert, die vom Motorrad oder Automobil her mit der Arbeitsweise von Benzinmotoren genügend vertraut und durch Interesse an der Sache auch über die wesentlichsten flugtechnischen Dinge orientiert sind. Besonders sei hingewiesen auf diejenigen Kapitel, welche den angehenden Flieger darüber aufklären, worauf er an seinem Apparat im Interesse seiner eigenen Sicherheit zu achten hat; denn nur ein vorsichtiger Flieger kann der Flugtechnik wirklichen Nutzen bringen. Das vom Verlage in der gewohnten eleganten Art ausgestattete, frisch und anregend geschriebene Buch kann angelegentlich empfohlen werden und wird um so sicherer seinen Weg machen, als der Verfasser in diesem Buche ein gut Teil seiner im Laufe der Jahre als Flugzeugführer gesammelten praktischen Erfahrungen mitteilt.

BRIEFKASTEN.

L. L. in R. — Der Franzose Poirée gehört zu den wenigen Pürzelbaumfliegern, die zu ihren Kunststücken einen Doppeldecker benützen. Seine erste Looping-Flüge hat Poirée im Januar 1914 auf einem Flugzeug von Henry Farman in Evrenx ausgeführt

G. B. in Wien. — Die Ausführungen der »Wiener Allgemeinen Zeitung« über die Fallschirmexperimente in Aspern waren vollkommen zutreffend. Im übrigen verweisen wir nur auf den in unserer heutigen Nummer gebrachten Artikel »Der Fallschirm« aus der Feder des Herausgebers unseres Blattes.

R. v. K. in B. — Ingenieur Paul Veeh, der kürzlich im Alter von 50 Jahren verstorbene Konstrukteur des Veeh-Luftschiffes »V. L.«, hat schon 1910 in München einen halbstarren Lenkballon von 14.000 m^3 Rauminhalt mit einem aus Stahlrohr gebauten Kielgerüst konstruiert. Irgend einen bemerkenswerten Erfolg hat dieses Luftschiff nicht erzielt.

The Airship

and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt, herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co."

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure
von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 800 Kunstdrucktafeln. ERSCHEINT zweimal monatlich.

PREIS vierteljährlich M. 3·—, unter Streifband M. 3·60, Ausland M. 4·50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT"

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: »Sportsilberer Wien«.

Nummer 6. **Wien, 15. Mai 1914.** **XIII. Jahrgang.**

INHALT: Pro domo. — Todessturz in Wiener-Neustadt. — Der Schicht-Ping. — Mißlungene Fallschirmversuche. — Weltrekord im Dauerflug. — Die Jungfrau überflogen. — Wieder einer! — Stabillisatoren. — Wilfrid de Fonvielle. — Richard Assmann. — Oberleutnant Max Macher. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

PRO DOMO.

In der Berliner Zeitungskorrespondenz »Flugsportliche Rundschau« wurde kürzlich anläßlich meiner Demission als Ehrenpräsident des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs eine Mitteilung dieses Klubs wiedergegeben, in der es heißt, der Klub sei sich sehr wohl bewußt, daß ich der Gründer des Klubs war und »als einer der ersten in Wien Aufstiege gemacht habe«, doch sei mir seinerzeit in diesem Vereine eine Gegnerschaft erwachsen, weil ich ein »dezidierter Gegner des mechanischen Fluges geblieben« sei.

Demgegenüber sei folgendes festgestellt:

Die Behauptung, daß ich ein Gegner des mechanischen Fluges heute oder jemals gewesen sei, ist eine grobe Unwahrheit. Ich schrieb vielmehr schon vor mehr als dreißig Jahren:

Ich glaube viel eher an eine Flugmaschine, die 2000 Kilo wiegt, als an den — Lenkballon!

Ich war der erste, der schon vor 25 Jahren am Schlusse eines Vortrages im Flugtechnischen Vereine die ersten 1000 Kronen (500 Gulden) als Beitrag zur Herstellung eines Flugapparates widmete, den der Ausschuß des genannten Vereines für praktische Versuche geeignet finden werde. Jahrelang lag dann dieser Betrag in Gestalt eines Sparkassenbuches beim Notar, bis eines Tages der damalige Herr Oberleutnant oder Hauptmann Franz Hinterstoisser als Vizepräsident des Flugtechnischen Vereines bei mir in der Redaktion der »Allgemeinen Sport-Zeitung« erschien, um meine Zustimmung zu erbitten, daß der inzwischen um die seither aufgelaufenen Zinsen angewachsene Betrag des Sparkassenbuches als Beitrag zur Ausführung eines Drachenfliegers nach dem Plane von Wilhelm Kress in Verwendung genommen werde. Ich antwortete darauf, daß dazu eine Einwilligung meinerseits gar nicht mehr nötig sei, weil ich ja seinerzeit den gewidmeten Betrag dem Ausschusse des Flugtechnischen Vereines zur freien Verfügung ganz nach seinem Gutdünken überlassen habe.

Diese meine Widmung war sonach der erste größere Betrag, den der Flugtechnische Verein zur Ausführung des Kressschen Drachenfliegers erhielt und er bildete den Grundstein zu der späteren ersten Sammlung für Kress.

Als ich 1888 in Wien die erste österreichische Ausstellung für Luftschiffahrt veranstaltete, räumte ich, wie der alte Katalog heute noch zeigt, der Flugtechnik den breitesten Raum ein. Allerdings gab es damals noch sehr wenig vom Flugfache auszustellen, das war aber gewiß nicht meine Schuld; ich lenkte jedoch auch durch das Wenige, das gezeigt werden konnte, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit nach Kräften auf die unterstützenswerten Bestrebungen der Flugtechniker. Und als dann Seine Majestät der Kaiser meine Ausstellung mit einem 1½stündigen Besuche beehrte, bei dem ich die ganze Zeit als Führer und Explikator fungierte, nahm ich die Gelegenheit wahr, dem Monarchen Herrn Wilhelm Kress vorzustellen und für dessen Bestrebungen das Interesse und Wohlwollen des Allerhöchsten Herrn zu erbitten.

Man hat mich dann später durch eine Deputation von zwei Herren — Oberbaurat Stach und Viktor Wähner — zur Übernahme des Präsidiums des Flugtechnischen Vereines veranlassen wollen, was ich aber dankend ablehnte. Ich führe das hier nur an, weil man einen grundsätzlichen Gegner des mechanischen Fluges, wenn ich je ein solcher gewesen wäre, gewiß nicht an die Spitze des Flugtechnischen Vereines hätte berufen wollen.

Schon zu jener Zeit wurde ich auch bei einer Generalversammlung des Flugtechnischen Vereines einstimmig zu dessen Ehrenmitglied gewählt, und zwar ausdrücklich für meine Verdienste um die Förderung der Flugsache!

Ich weiß nicht, wo die Herren, die mir heute diese »Gegnerschaft« andichten wollen, damals noch geweilt haben, als ich gerade für das Flugwesen schon so viel getan. Diese Herrschaften waren

damals noch gar nicht in Wien und die meisten von ihnen sind wohl noch irgendwo auswärts in kurzen Höschen umhergesprungen. . . . .

Wahr ist nur eines, nämlich daß ich, als das Flugwesen praktische Gestalt annahm, anfänglich als Präsident des Aëro-Klubs nicht wollte, daß sich dieser Klub damit befasse, sondern es für richtiger hielt, daß die ganze Flugsache dem — Flugtechnischen Vereine überlassen bleibe. Den Aëro-Klub wollte ich als reinen Ballonsport-Klub erhalten. Das ging jedoch nicht und ich mußte die Regelung des Flugwesens für den Aëro-Klub übernehmen, weil wir dem internationalen Verbande aller Aëro-Klubs angehörten, und in Paris, wo es keinen flugtechnischen Verein gab, der Automobil-Klub die Flugsache in die Hand nehmen wollte, was aber der Aéro-Club de France nicht zugab. Dieser focht einen kurzen Kampf mit dem Automobil-Klub aus, wobei der letztere unterlag. Der Aéro-Club de France riß dabei die Flugsache endgültig an sich und er setzte es auch im internationalen Verbande durch, daß alle Aëro-Klubs aufgefordert wurden, allüberall in ihren Ländern das Fliegen unter ihre Kontrolle und Herrschaft zu nehmen. Diesem Beschlusse entsprechend, erkämpfte ich auch bei uns in Österreich, wo gleichfalls der Automobil-Klub einen Anlauf nahm, die Flugsache für sich in Beschlag zu nehmen und außerdem auch der Flugtechnische Verein einen ähnlichen Versuch machte, nach vielen Reibungen und zahllosen wenig erquicklichen Konferenzen endlich die vollständige und dominierende Herrschaft über das Flugwesen des Landes für den Aëro-Klub.

Ich schuf dann unverweilt die Aëronautische Kommission und außerdem noch den Luftschiffer-Verband, arbeitete die Reglements aus, organisierte den sportlich korrekten Betrieb der Flüge, die Prüfungen der aviatischen Führer-Aspiranten etc. etc.

Vorher schon hatte ich beim Herrn Bürgermeister Kammann in Wiener-Neustadt den Anstoß zur Schaffung des Flugfeldes dortselbst gegeben, wofür mich diese Stadtgemeinde dadurch ehrte, daß sie eine neue Gasse nach mir benannte.

Auch da kann also von einer Gegnerschaft gegen das mechanische Flugwesen nur mit völliger Beiseitesetzung der Wahrheit gesprochen oder geschrieben werden.

Wie sehr ich übrigens schon vor vierzehn Jahren, also zu einer Zeit, wo es noch sehr in Frage stand, ob auch nur einer der damals Lebenden je wirklich einen Menschen werde fliegen sehen, an die baldige Verwirklichung des mechanischen Menschenfluges glaubte, geht wohl am allerbesten daraus hervor, daß ich schon zu jener Zeit auf den Kopf meiner damals gegründeten »Wiener Luftschiffer-Zeitung« den Untertitel setzte: »Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst. . . .«

Von mir und meinem Blatte wurde damals das Wort »Fliegekunst« überhaupt zum ersten Male gebraucht!

Die Feindschaft gegenüber den Herausgeber dieses Blattes unter der neuen Leitung des Aëro-Klubs hat aber ganz andere Gründe.

Einer, der dem Staate und den Steuerzahlern Geld ersparen will, ist allen jenen bitter verhaßt, die ihrerseits das Militärärar nur als fette Melkkuh betrachten. Und der energischeste und unverfrorenste Vertreter dieser Staatsausbeutungsindustrie in der Aëronautik ist der Ausländer Alexander Cassinone, der Generaldirektor der Körting-Werke und gleichzeitig der dermalige Präsident des k. k. Flugtechnischen Vereines und Vizepräsident des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs. Es ist das der Herr, der seinerzeit der Heeresverwaltung um sündteures Geld einen Körting-Ballon angehängt hat und es mir nicht verzeihen kann, daß ich damals als Präsident des Aëro-Klubs diese Anschaffung als ganz wertlos und die Ausgabe als höchst überflüssig bezeichnete, worauf es nicht zu den erhofften und mit allen Mitteln angestrebten Bestellungen von weiteren solchen Lenkballonen kam. Unter meiner Leitung bestand der Aëro-Klub fast ausschließlich aus ganz selbstlosen Sportleuten und uneigennützigen Freunden der Luftschiffahrt. Heute sind diese längst in der Minderheit und die gekennzeichnete Fabrikanten-Clique dominiert. Die Leute, die an Lenkballonen und Flugmaschinen schweres Geld verdienen wollen, besitzen heute dort den größten Einfluß. Nachdem aber ich als Gegner der Einführung der Zeppelin-Ballone bei uns, sowie als Warner gegen die Anschaffung zu vieler Flugzeuge der jetzigen, noch sehr verbesserungsbedürftigen Typen von diesen Leuten sehr gehaßt werde, so war diesen Elementen der Unmut einiger Herren Fliegeroffiziere wegen meines im Sinne des Ministeriums gehaltenen Artikels ein sehr willkommener Vorwand zu einer Aktion gegen mich.

Es gibt wahrhaftig kein traurigeres Schauspiel, als wenn derartige Streber einem Menschen, der in selbstlosester Weise für eine Sache wahrlich einen Großteil seines Lebens, seiner Energie und seiner Arbeitskraft verbraucht hat, zum Schlusse noch als einen — Feind dieser Sache hinstellen möchten. Mein Anteil an der Aviatik ist Gott sei Dank in Wien und in ganz Österreich zu bekannt, als daß ich nötig hätte, ihn erst feststellen zu lassen. Eine schier bodenlose Undankbarkeit aber ist es, wenn daran von Kreisen und von Leuten zu nörgeln versucht wird, die sich heute auf einem Gebiete breit machen, dessen Entwicklung und derzeitiges Gedeihen bei uns zulande nur die Frucht meiner jahrzehntelangen Arbeit bilden, und wenn solchen Elementen dann junge, unerfahrene und über die wahre Sachlage ganz uninformierte Herren blindlings Heerfolge leisten.

Victor Silberer.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

TODESSTURZ IN WIENER-NEUSTADT.

FELDPILOT WALLY †.

Auf dem Wiener-Neustädter Flugfelde büßte am 28. April nachmittags der erst Unteroffizier, der das Feldpilotendiplom erworben hat, bei einem Übungsflug das Leben ein. Der Unglückliche ist der dem Wiener-Neustädter Flugpark zugeteilte Feuerwerker Wally, ein geübter, tüchtiger Flieger. Er stürzte mit einem Lohner-Doppeldecker genau an der Stelle ab, wo vor bald drei Jahren Vincent Wiesenbach sich erschlug. Wally stürzte mit dem Apparat aus 60 *m* Höhe fast senkrecht ab und war gleich tot. Mau fand ihn arg verstümmelt unter den Trümmern des Flugzeuges begraben.

Über den Hergang des Unglücksfalles wird folgendes berichtet:

Um $^{8}/_{5}$ Uhr stieg Feldpilot Wally auf dem Lohner-Doppeldecker »Bravo« in Anwesenheit des Kommandanten der Fliegerabteilung Hauptmann Miller und anderer Offiziere auf. Es war ein windstiller Tag. Wally hatte kaum eine halbe Runde beschrieben, als sein Flugzeug aus etwa 60 *m* Höhe fast senkrecht und pfeilschnell zu Boden sauste. Der Absturz erfolgte bei dem vor zwei Jahren in die Luft gegangenen Pulverobjekt 48 mit solcher Vehemenz, daß sich der Apparat in den Boden bohrte. Alle Offiziere eilten eutsetzt zur Unglücksstelle, an die auch das Rettungsautomobil abging. Der Apparat glich einem Trümmerhaufen und unter demselben lag Wally als eine formlose Masse. Man zog die Leiche hervor und schaffte auch die Trümmer des Apparates nach kommissioneller Besichtigung weg.

Über die Ursache des Sturzes bestehen nur Vermutungen, und zwar gehen sie dahin, daß ähnlich wie beim Doppelsturze des Oberleutnants Elsner und des Zugsführers Srna, die damals gleichfalls Lohner-Doppeldecker pilotierten, ein Flügelbruch die Ursache des Unglückes sei. Bekanntlich wurde nach der Katastrophe in Aspern das Fliegen auf dieser Type militärischerseits sistiert. Vor Wiederaufnahme der Flüge auf diesen Apparaten wurde nach den aus dem Asperner Unglücke gezogenen Lehren eine Verstärkung der Verspreizung vorgenommen. Der Flug Wallys, der mit Vollgas in die Höhe ging, wurde auf einem solch verbesserten Lohner-Doppeldecker ausgeführt. Trotz der Verstärkung scheint nun ein Flügelbruch eingetreten zu sein. Der Sturz war so gewaltig, daß sogar der Motor zertrümmert wurde.

Feldpilot Wally stand im 24. Lebensjahre. Er war ein gebürtiger Wiener Neustädter und der Sohn des Polizeiwachführers Georg Wally, der sich seinerzeit durch die Verhaftung des Wiener Automobilräubers Herzka auszeichnete und hiefür das silberne Verdienstkreuz erhielt. Wally war der Stolz seines Vaters. Er diente zunächst beim 84. Infanterieregiment in Krems, und da er Freude an der Aviatik fand, ließ er sich zur Neustädter Flugmaschinenabteilung zuteilen. Mit ausgezeichnetem Erfolge absolvierte er die Pilotenprüfung und erwarb bald darauf durch einen größeren Überlandflug als erster Unteroffizier der Armee den Feldpilotentitel. Seither hat er sich durch einige kühne Flüge hervorgetan und insbesondere nach einem Höhenfluge in dichtem Nebel und in einiger Kälte die Belobung des Kommandanten der Luftschifferabteilung erhalten. Als sicherer und schneidiger Flieger verblieb er nach Ableistung seiner dreijährigen Dienstzeit bei der Neustädter Fliegerabteilung, und es wurde zu diesem Behufe seine Übersetzung zum Feldkanonenregiment Nr. 6 bewilligt. Als am 28. April Wallys Vater, von dem Absturze verständigt, auf das Flugfeld kam, getraute sich niemand ihm ohneweiters die Tatsachen mitzuteilen. Auf vieles Drängen mußte man dem verzweifelnden Manne schließlich die traurige Wahrheit enthüllen.

Feldpilot Wally ist das zehnte Todesopfer der Aviatik in Österreich nach Vincent Wiesenbach (Wiener-Neustadt, 11. Juni 1911), Alexander Mosca (Wiener-Neustadt, 29. November 1911), Oberleutnant Aristides von Petrovics (Görz, 4. November 1912), Oberleutnant Eduard Nittner (Fischamend, 18. Februar 1913), Franz Georg Seidl (Aspern, 6. Juni 1913), Leutnant Oskar Dudić (Sarajewo, 10. Juli 1913), Oberleutnant Engen Elsner und Zugsführer Philipp Srna (Aspern, 9. März 1914) und Raimund Karl Pitschmann (Nöndorf, 24. April 1914). Hierzu kommt ein im Ausland zu Tode gestürzter Österreicher: Eduard Rusjan aus Görz, der am 9. Januar 1911 in Belgrad verunglückte.

* * *

Am Tage nach dem Unfall suchte in der üblichen Weise eine militärische Kommission, welche in Vertretung des Oberstleutnants Uzelac von Major von Umlauft geleitet wurde, den Tatbestand und die Ursache des Fliegerunglückes festzustellen. Nach dem Ergebnisse der Untersuchung soll die Ursache des Unglückes in einem Materialschaden liegen. Es ist ja schließlich klar, daß trotz der öfters zutage getretenen Tendenz, die Schuld dem Piloten oder einem Unwohlsein zuzuschieben, die Unfälle eben in der gegenwärtig noch mangelhaften Beschaffenheit der Flugzeuge begründet sind.

DER SCHICHT-FLUG.

Am 25. April vollzog sich gleich nach 6 Uhr morgens der Start zur zweiten Etappe. Die Stimmung dabei war etwas gedrückt, teils wegen des trüben, unfreundlichen Wetters, teils insbesondere wegen des traurigen Ereignisses vom Vortage. Zum Start, den Major von Umlauft, Direktor Adami und Zeitnehmer Graf leiteten, stellten sich alle fünf teilnahmsberechtigten Piloten. Die Apparate waren diesmal am Ende des Flugfeldes mit der Front gegen den Zuschauerraum postiert, um den Abflug gegen den Wind bewerkstelligen zu können. Zuerst starteten die drei Lohner-Doppeldecker, und zwar Mumb mit Passagier Gröuhut um 6 Uhr 54 Sekunden, Wittmann um 6 Uhr 1 Minute mit Leutnant Lanyi als Passagier und Bareth mit Ingenieur Schicke um 6 Uhr 8 Minuten 32 Sekunden. Reiterer, dessen Passagiersitz auf dem Etrich-Eindecker eine Dame, Frau Hauptmann Neumann (Berlin), eingenommen hatte, wurde um 6 Uhr 10 Minten abgelassen. Gerade als er die Wendung machte, setzte eine heftige Bö ein, der Apparat wurde herumgedrückt, streifte mit dem rechten Flügel den Boden und stellte sich auf den Kopf, worauf ihn der Wind völlig auf den Rücken legte. Es war ein langsames Umkippen, so daß die Insassen ganz heil davonkamen; der rechte Flügel, die Schraube und das Fahrgestell wurden stark havariert, an ein Fliegen war nicht mehr zu denken. Um 6 Uhr 12 Minuten 50 Sekunden startete ebenfalls auf einem Etrich-Eindecker Konschel mit seinem Passagier Kriger; auch er hatte mit dem Winde zu kämpfen und wurde auf und ab geworfen, so daß man einen Moment Angst hatte, auch ihm würde das Schicksal Reiterers widerfahren, doch gelang es ihm, den Apparat aufzuwerfen und glücklich abzufliegen. Beim Fluge kam dann der kräftige Rückenwind den Piloten, als sie über die Bodenböen hinaus-gekommen waren, zustatten, sie hatten schnelle Fahrt, und rascher als man es vermutet hatte, kamen die Landungsmeldungen aus Raab.

In Raab landete Mumb um 6 Uhr 48 Minuten 39 Sekunden, Bareth um 6 Uhr 57 Minuten 37 Sekunden, Wittmann um 7 Uhr 12 Sekunden, Konschel um 7 Uhr 11 Minuten 35 Sekunden. Den Start nach Budapest unter-

nahmen Mumb 7 Uhr 30 Minuten 47 Sekunden, Wittmann 7 Uhr 35 Minuten 25 Sekunden, Bareth 7 Uhr 50 Minuten 52 Sekunden, Konschel 8 Uhr 14 Minuten.

In Budapest traf als Erster um 8 Uhr 22 Minuten 14 Sekunden Mumb auf dem Rákoser Flugfeld ein. Um 8 Uhr 32 Minuten 53 Sekunden landete Wittmann, um 8 Uhr 46 Minuten 51 Sekunden Bareth und Konschel um 9 Uhr 12 Minuten 18 Sekunden.

Am 26. April war die dritte Etappe, Budapest—Wien, 230 *km*, ohne Zwischenlandung zu durchfliegen. Unter normalen Umständen wäre dies die leichteste aller Teilstrecken gewesen, doch wurden diesmal die Flieger von einem oft stoßweise wehenden Wind belästigt. An dem Flug beteiligten sich alle vier tags vorher nach Budapest gelangten Konkurrenten.

Konschel und Wittmann, die sich nicht um den Schnelligkeitspreis bewarben, sondern lediglich im Zuverlässigkeitsbewerb konkurrierten, starteten knrz nach Freigabe des Abflages in Budapest, Konschel um 6 Uhr 3 Minuten 50 Sekunden, Wittmann um 6 Uhr 6 Minuten 51 Sekunden. Der Abflug ging glatt von statten, doch bald machte sich der Gegenwind sehr fühlbar, namentlich Konschel mit seinem schweren Eindecker und dem schwachen Motor hatte darunter zu leiden, da es ihm nicht gelang, aus der Region des Bodenwindes herauszukommen. Die beiden anderen Konkurrenten, die um den Geschwindigkeitspreis sich bewarben, Mumb und Bareth, traten propositionsgemäß den Flug zwei Stunden später an; 14 Sekunden nach 8 Uhr erhob sich Mumb in die Lüfte und um 8 Uhr 1 Minute 48 Sekunden stieg Bareth auf.

In Komorn, 60 *km* von Budapest, kamen Konschel und Wittmann gezwungenermaßen zur Erde nieder. Konschel, der von Aubeginn schwer gegen den Wind kämpfte, wurde bei Acs-Szony, 4 *km* von Komorn, durch einen Windstoß niedergedrückt und mußte landen; er kam zwar gut zu Boden, doch im Auslauf trieb ihn der Wind gegen einen Baum, so daß die linke Tragfläche stark havarierl wurde. Von Wieu und Budapest wurde sofort Hilfsmannschaft an die Unfallstelle dirigiert. Wittmann war, nis dem ungleichmäßigen Bodenwind zu entgehen, auf etwa 1500 *m* gestiegen, hatte aber auch dort starken, etwas seitlichen Gegenwind und vor allem war es bitter kalt. Er war über Komorn, als er plötzlich merkte, daß der Zufluß zum Öler unterbrochen war; am ein Aussetzen des Motors zu vermeiden, entschloß er sich zu einer Landung, die unter Schwierigkeiten, aber glatt bewerkstelligt wurde. Der Defekt wurde behoben und um 8 Uhr 35 Minuten stieg der Pilot zum Weiterflage nach Aspern auf.

Um 10 Uhr vormittags bemerkte man von Aspern ans bereits die ersten herannahenden Flieger. Mumb und Bareth kamen fast gleichzeitig an. Zwischen den beiden hatte sich der Kampf um den Sieg im Schnelligkeitswettbewerb zu einem Wettrennen in den Lüften gestaltet, bald war Bareth, bald Mumb vorne, dann wieder flogen sie übereinander, es war ein fortwährender Wechsel in der Position und beide ließen die Motoren mit Vollgas laufen und erhöhten die Tourenzahl bis zur äußersten Grenze. Schließlich gelang es Mumb, die Spitze zu gewinnen, er überflog das Ziel um 10 Uhr 15 Minuten 4 Sekunden, Bareth um 10 Uhr 16 Minuten 1 Seknnde. Dieser war aber in Budapest um 1 Minute 34 Sekunden später abgeflogen und erzielte mit einer Flugdauer von 2 Stunden 14 Minuten 13 Sekunden eine um 37 Sekunden bessere Flugzeit als Mumb.

Wenige Minuten nach den zweien langte auch Wittmann an. Er wie auch Mumb und Bareth hatten auf dem Flug unter unvermnteter grimmiger Kälte zu leiden gehabt.

In Komorn war Konschels Apparat erst um 6 Uhr abends wieder flugfähig. Obgleich der Pilot keine Aussicht hatte, Aspern vor 7 Uhr abends zu erreichen und unbedingt in die Dunkelheit kommen mußte, stieg er mit seinem Passagier Kriger um 6 Uhr 37 Minuten zum Fluge nach Wien auf. Um 7 Uhr wurden die Flieger bei Raab gesehen, waren also augenscheinlich vom Winde abgetrieben worden, da Raab von der direkten Flugliuie Budapest—Wien ca. 50 *km* südwestlich liegt. Dann fehlte zunächst jede weitere Nachricht. Erst in der Nacht kam eine Meldung, daß der Apparat unweit Predburg abgestürzt und die Insassen verletzt seien. Die ärztliche Untersuchung hat bei Konschel glücklicherweise bloß eine leichte Wunde am Kopf festgestellt und Kriger hat nur unbedeutende Hautabschürfungen erlitten.

Die Sportkommission für den Schicht-Flug hat über die Preise folgende Beschlüsse gefaßt:

A. Zuverlässigkeitspreis. Den ersten Preis von 30.000 K erhält Ingenieur Viktor Wittmann (Gesamtflugdauer 15:50:18, Gesamtkilometer 1092, Durchschnittsgeschwindigkeit 68·95 *kg* pro Stunde). — Zweiter Preis, 20.000 K, Leopold Bareth (Flugdauer 25:38:47, 1158 *km*, Durchschnittsgeschwindigkeit 42·57 *km*). Der dritte Tagespreis von 10.000 K wurde den Kilometerpreisen zugeschlagen.

B. Tagespreis. Dieser Preis von 10.000 K wird, da kein Bewerber den Flug der ersten Etappe am ersten Tage vollendete, ebenfalls den Kilometerpreisen zugeschlagen.

C. Kilometerpreise. Alle Bewerber, die mindestens eine Etappenteilstrecke absolvierten, erhalten pro Kilometer die erhöhte Prämie von 6 K. Es entfallen auf Bareth (1158 *km*) 6948 K, auf Wittmann (1092 *km*) 6552 K, auf Ferdinand Schmidt (1100 *km*) 6600 K, auf Mumb (542 *km*) 3252 K, auf Stiploschek (400 *km*) 2400 K.

D. Geschwindigkeitspreise. Den ersten Preis von 5500 K erhält Bareth, der die Strecke Budapest—Aspern (216 *km*) in 2:14:13 absolvierte, den zweiten Preis von 3000 K Mumb (Flugzeit 2:14:50).

E. Der Städtepreis für die Schleife Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt dürfte wie folgt zuerkannt werden: Stiploschek und Bareth je 2000 K, Konschel 1000 K.

Der Preis der Stadt Raab von 600 K und der Preis der Stadt Budapest von 500 K dürfte Mumb zugesprochen werden. Demnach würden also erhalten: Wittmann 36.552 K, Bareth 34.448 K, Konschel 7600 K, Mumb 7352 K, Stiploschek 4400 K.

Der etwa noch erübrigende Betrag der Preissumme von 100.000 K wird propositionsgemäß zur Dotierung eines Schicht-Preises beim Flugmeeting im Juni verwendet werden.

MISSLUNGENE FALLSCHIRMVERSUCHE.

Für Sonntag den 26. April hatte man wieder das Publikum zu Fallschirmversuchen nach Aspern gelockt. Die meisten widerstanden dieser Lockung und taten recht daran, denn die wenigen Besucher, die ihr nachgaben und das Flugfeld aufsuchten, kamen nicht auf ihre Kosten, selbst wo diese nur in der aufgewendeten Zeit und Anstrengung bestanden.

Was das Meritorische der zur Vorführung gekommenen Erfindung anbelangt, sei daran erinnert, daß der Odkoloksche Schutzfallschirm für Flieger zusammengelegt die Form einer Spitzkugel hat (ähnlich wie ein gedrungener Zuckerhut), deren Höhe ca. 30 *cm* und deren Basis 25 *cm* im Durchmesser beträgt. Der Schirm ist aus dünnem, aber festem Ballonstoff hergestellt und hat an seinem Rande Seile, an deren Bnnd ein Tragkasen für den Schirmflieger angebracht ist. Schirm und Selle bilden eine zusammengelegte, geschlossene Masse, die dann die Form einer Spitzkugel hat. Unter der Basisfläche des Fallschirmes ist eine eigenartige Abschnellvorrichtung angebracht, durch die im Momente des Loslrückens der geschlossene Fallschirm durch Explosivwirkung wie ein Geschoß mehrere Meter hoch über dem Aëroplan in die Luft geschleudert wird. In selben Augenblick soll sich auch schon die Spitzkugel öffnen. Die Seile, die in einem Säckchen verwahrt waren, spanneu sich vollkommen ans und so verwandelt sich die Spitzkugel in einen Fallschirm. Während dieses Vorganges wird der Pilot von seinem Sitze geboben und vom Fallschirm gehalten.

Die Vorführungen am 26. April zeigten, welch ein großer Unterschied zwischen dem Funktionieren derartiger Apparate in der Idee ihrer Schöpfer und in der Praxis sich immer wieder geltend macht. Die Versuche verliefen durchaus unbefriedigend, sowohl jene zwei, bei denen der Fallschirm von einer Ballongondel, als auch der dritte, wo er von einer Flugzeugschaloue abgelassen wurde. Nur ein Versuch aus viel größerer Höhe gelang besser. Als öffentliches Schauspiel war die Veranstaltung vollends eine verunglückte. Der Beginn der Produktionen war für $^1/_4$4 Uhr angekündigt, doch schon die ersten Vorbereitungen stellten die Geduld des Publikums auf eine harte Probe. Gleich beim ersten Anstieg des Fesselballons entleerte sich infolge eines Ventildefektes die Ballonhülle zum Teil, der Ballon mußte vor die Hangars gebracht und nachgefüllt werden, was fast eine Stunde in Anspruch nahm. Um 5 Uhr wurde der Ballon, in dessen Gondel sich Ingenieur Kürt befand, emporgelassen. Nur langsam erreichte er etwa 80 *m* Höhe. Unterhalb der Gondel war der zu einem Paket verschnürte Fallschirm befestigt, der an einem Karabiner die 65 *kg* schwere Puppe trug. Beim ersten Versuch fiel der Schirm nach der Explosion mit der Puppe ca. 40 *m* rapid nieder und entfaltete sich in dieser Höhe erst zur Gänze. Der Sturz mit der Puppe erfolgte zu rasch, als daß ein Mensch an Stelle der Puppe den Boden hätte heil erreichen können.

Nach endlosen Vorbereitungen wurde der gleiche Versuch mit dem Ballonfallschirm wiederholt, diesmal aus größerer Höhe mit etwas besserem Gelingen. Doch auch in diesem Falle hätte ein Mensch an Stelle der Puppe kaum mit geraden Gliedern den Boden erreicht.

Das Publikum war inzwischen ungeduldig geworden, als endlich gegen 6 Uhr der Fesselballon zum dritten Male emporstieg, um das Experiment mit dem eigentlichen Fliegerfallschirm zu demonstrieren. Von der Gondel herabhängende Seile trugen ein improvisiertes Flugzeug, in dem sich die den Piloten markierende Puppe befindet. Hinter der Puppe ist der verpackte Fallschirm untergebracht, welcher die Puppe an Seilen trägt. Im Augenblicke der Explosion sollte nun der sich entfaltende Schirm die Puppe mit Gewalt aus dem Aëroplan reißen und mit ihr an Boden fallen. Dieser Versuch mißlang vollständig. Flugzeug mit Puppe und Fallschirm fielen zertrümmert zu Boden. Enttäuscht, verärgert und ermüdet verließ das Publikum den Flugplatz.

Das »Deutsche Volksblatte vom 27. April bemerkt hierzu: »Es muß endlich einmal gesagt werden, daß man zu solchen Versuchen kein zahlendes Publikum einladen darf, soll unsere Aviatik und die ganze Flugfeldaktion nicht in den Verdacht der Profitmacherei kommen, denn für den wenn auch geringen Eintrittspreis, der für gestern festgesetzt war, hat man dem Publikum nur Ärger, Langeweile und Mühe geboten. Die Arrangeure müssen bedenken, daß die Fahrt nach Aspern hente große Anforderungen an die das Flugfeld besuchenden Personen stellt und daß diese Wanderung absolut nicht zu den Annehmlichkeiten des Sonntags zählt. Wenn man das so vielgerühmte Interesse der Wiener an der Aviatik wacherhalten will, wird man gut daran tun, solche Versuche nur geladenen Gästen vorzuführen. Das Wiener Flugfeld darf zu keinem aviatischen Zirkus werden.«

Wie wir über Fallschirme denken, haben wir bereits in einem eigenen Artikel in der Nummer vom 1. Mai deutlich ausgesprochen.

BEZUGSPREISE
der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn . . . . . 14 Kronen
für Deutschland . . . . . 12 Mark
für das übrige Ausland . . . . . 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

WELTREKORD IM DAUERFLUG.

POULET FLIEGT 16½ STUNDEN!

Am 26. April schuf der französische Flieger Poulet auf einem Caudron-Flugzeug einen neuen Weltrekord der Dauer im Einzelflug, indem er 16:28:56⅘ in der Luft verblieb.

Schon sein längerer Zeit bereitete Poulet seinen Rekordflug vor. Ein vor kurzem unternommener Versuch mißglückte. Am 26. April gelang jedoch das Vorhaben ausgezeichnet. Poulet flog auf einer 100 *km* langen Pendelstrecke zwischen Etampes und Orléans. Um 5 Uhr 8 Minuten morgens stieg er mit seinem Caudron-Doppeldecker auf und landete erst abends 9 Uhr 37 wieder. Der Flieger ist also volle 16 Stunden 28 Minuten 56⅘ Sekunden in der Luft geblieben und hat somit den von dem deutschen Flieger Bruno Langer auf Roland-Doppeldecker am 3. Februar in Johannistal geschaffenen Dauerweltrekord von 14 Stunden 7 Minuten wesentlich überboten.

Wie erinnerlich, ist Langer auch von Karl Ingold übertroffen worden, der am 7. Februar 16 Stunden 20 Minuten lang über Land flog, doch galt letztere Leistung, weil nicht auf abgesteckter Bahn zu stande gekommen, nicht als Weltrekord. Übrigens ist indes auch Ingolds Flug von Poulet um eine Kleinigkeit an Dauer überboten worden. Poulet hat 936·8 *km* zurückgelegt.

DIE JUNGFRAU ÜBERFLOGEN.

PASSAGIERFLUG BIDERS.

Die Alpenüberquerungen im Flugzeug sind um eine neue imposante Leistung vermehrt worden. Oskar Bider, der kühne Schweizer, der schon zwei solcher Flüge und dazu seine Pyrenäen-Traversierungen hinter sich hatte, schloß ihnen am 23. April noch einen dritten an. Er flog mit einem Passagier von Bern nach Brig und überquerte dabei das Massiv der Jungfrau (4167 *m*) in den Berner Alpen.

Er verließ Bern um 5 Uhr 40 Minuten morgens und landete in Brig um 7 Uhr 18 Minuten. Die Strecke von Bern nach Brig ist nicht lang (80 *km*), aber voll von Schwierigkeiten. Sie führt über den Thuner See und Interlaken, dann die Berner Alpen mit Jungfrau und Aletschhorn (3903 *m*). Es beweist jedenfalls sehr großes Vertrauen auf das Gelingen seines Vorhabens, daß Bider es wagte, zu diesem Fluge noch einen zweiten Menschen mitzunehmen und daß dieser sich dazu bereit fand.

Der Apparat, mit dem der Flug geschah, war ein Morane-Saulnier-Eindecker mit Gnome-Motor.

Oskar Bider ist in Langenbruck (Schweiz) am 12. Juli 1891 geboren. Nach längerem Aufenthalt in Amerika trat er am 8. November 1912 in die Schule Blériots in Pau ein und erwarb bereits am 4. Dezember sein Pilotendiplom. Zeigte schon diese kurze Lehrzeit seine Begabung, so trat diese noch mehr hervor, als er am 24. Januar 1913 von Pau nach Madrid über die Pyrenäen flog. Am 13. Mai traversierte er sodann in einem Zuge die Alpen vor Bern nach Sitten in Wallis, am 12. Juli überflog er sie von Bern nach Mailand.

Sein jetziger Flug ist die sechste aviatische Alpenüberquerung. Die erste führte Chavez am 23. September 1910 von Brig nach Domodossola ans — bei der Landung fand dieser mutige Pilot den Tod. Mit glücklicherem

Ausgang wiederholte Bielovucic am 25. Januar 1913 denselben Flug. Am 13. Mai 1913 folgte Bider mit Bern—Sitten, am 12. Juli mit Bern—Mailand. Am 11. Februar 1914 vollbrachte Parmelin seinen Flug Genf—Aosta mit Überquerung des Mont Blanc und nun, am 23. April 1914, ist Biders Flug über die Jungfrau dazugekommen.

WIEDER EINER

DER »ADJUDANT REAU« ZERSTÖRT!

Abermals hat ein Leukballon das typische Schicksal dieser Kategorie von Luftfahrzeugen gefunden. Diesmal ein französischer, der »Adjudant Reau« ist am 2. Mai in Belleville zerstört worden.

Der Unfall geschah bei der Füllung. Es rissen einige Seile. In der Folge geriet die Hülle in Brand, wobei sie vollständig vernichtet wurde. Glücklicherweise erlitt niemand vom Personale einen körperlichen Schaden, der Ballon aber ist verloren.

Der »Adjudant Reau« wurde 1911 gebaut und am 14. Januar 1912 von der französischen Heeresverwaltung als einer der militärischen Luftkreuzer übernommen. Sein Durchmesser betrug 14 *m*, die Länge 86·78 *m*, die Höhe 21 *m*, der Rauminhalt 3950 *m*³. Die 45 *m* lange Gondel trug zwei Brasier-Motoren von je 200 H. P.

Im September 1911 schuf der »Adjudant Reau« Weltrekorde der Dauer und der Distanz, in dem er bei einer Fahrt im Osten des Landes 21 Stunden 21 Minuten in der Luft blieb und 917·4 *km* zurücklegte.

STABILISATOREN.

Orville Wright hat durch die Ausarbeitung seines neuen Flugzeugstabilisators die allgemeine Aufmerksamkeit wieder in erhöhtem Maße auf jene Hilfsmittel gelenkt, welche, am Aëroplan angebracht, diesem eine automatische Stabilität sichern sollen. Diese Art Vorrichtungen bilden auch einen Teil des Arbeitsprogrammes der französischen »Union pour la Sécurité en Aéroplane«, die einen mit nahezu 500.000 Francs dotierten Wettbewerb ausgeschrieben hat.

Alexandre Sée, ein durch seine kritischen Untersuchungen gerade auf dem Gebiete der Sicherheit des Flugzeugbetriebes hervorragender und französischer Fachmann, hat unlängst an die vorgenannte Union einen offenen Brief gerichtet, worin er der Meinung Ausdruck verleiht, es ließe sich schon durch richtige Anwendung bereits bekannter Mittel ein wesentlicher Schritt zur erstrebten Sicherheit machen. Er erwähnt dabei fünf Kardinalpunkte, nämlich:

1. Ein unübersteuerbares Höhensteuer. Man begrenzt die Bewegung des Höhensteuers durch Anschläge oder Federn. Eine große Zahl von Unfällen ist auf eine falsche Handhabung dieses wichtigsten Organs vor der Landung zurückzuführen, indem nämlich die Maschine zu steil eingestellt wurde, wobei ihre Haupttragflächen Druck von oben erhielten.

2. Landungskufen, um die Unfälle während der Landung selbst auszuschließen, die beim Rollen über Gräben und Geländeerhebungen eintreten. Daß derartige Kufen unelegant und schwer sind und Widerstand bieten, darf ihre Anwendung nicht hindern; noch so elastisch gefederte Räder genügen nicht.

3. Hoher Sicherheitskoeffizient. Die Beanspruchungen des durch wechselnde Belastungen ermüdeten Materials können, wie man annimmt, in nicht seltenen Fällen bis zum vierfachen Wert normaler Beanspruchungen ansteigen, eine mindestens achtfache Sicherheit ist daher zu fordern, für Spanndrähte und Zubehör eine zwölffache.

4. Kein schweres Stück hinter der Besatzung. Eine große Anzahl der gestürzten Flieger, von Ferber bis Perreyon, ist von dem hinten angeordneten Motor oder Benzintank erschlagen worden, häufig nur bei einem sonst harmlosen Fahrgestellbruch.

5. Ausschlagebegrenzungen des Seitensteuers. Ein zu weiter Ausschlag bremst das Flugzeug mehr als die relativ geringe Zunahme des Steuerdruckes nützt, so daß die Gefahr des Durchsackens oder Abrutschens vorliegt.

Alexandre Sée hält diese Einrichtungen für so wichtig, daß er sogar für ihre zwangsweise Einführung plaidiert. Er äußerst sich ferner:

»Die Flugsicherheit wird nicht plötzlich und unvermittelt von der Erfindung einer neuen Vorrichtung ihren Ausgang nehmen; es hat wenig Nutzen, nach anderen Verbesserungen zu suchen, wenn man nicht zunächst die Notwendigkeit der vorgenannten Einrichtungen anerkennt, die das Grundgesetz für die Sicherheit im Fluge darstellen. Ihren allgemeinen Gebrauch herbeizuführen, wäre der größte Fortschritt, den man in Dingen der Sicherheit erzielen könnte; wenn dies geschehen ist, wird das Problem bei weitem nicht mehr die Schärfe besitzen, wie zuvor.«

Auch auf den Stabilisator kommt Sée zu sprechen und er vergleicht ihn, falls er mangelhaft ist, mit einem »zudringlichen Piloten«, der die Stelle des Führers einnimmt, jede Wellenbewegung des Flugzeuges unterdrückt und Geschwindigkeit und Einfallswinkel eigensinnig konstant hält. Ein idealer Stabilisator dürfte seine Gegenwart im allgemeinen dem Führer nicht offenbaren; nur in besonders gefährlichen Momenten, etwa in Gewitterböen, bei tückisch und unerwartet auftretenden Windstößen sollte der Hilfsapparat den vielleicht ermüdeten Führer als sein guter Geist bei der Arbeit am Hebel unterstützen und ihn verhindern, ein falsches Manöver einzuleiten. Einer seiner Vorschläge bezieht sich auf vorgestreckte, leicht bewegliche Fühler, die um eine Längsachse schwingend über einen Hilfsmotor die Quersteuerung betätigen. Ein zweiter Vorschlag vereint die Wirkung einer zur Fahrtrichtung senkrechten Fläche (wie bei Doutre) mit einer Art Auftriebsmesser, einer kleinen, den Hauptflächen ähnlichen, leichtbeweglichen Tragfläche, zur Betätigung des Höhensteuers.

Vor nicht langer Zeit hielt der deutsche Ingenieur G. Gohlke im Schoße des Berliner Vereins

für Luftschiffahrt einen überaus lehrreichen zusammenfassenden Vortrag über die selbsttätigen Gleichgewichtsregeln. Seinen Ausführungen sei hier einiges entnommen:

»Das Gleichgewichtsproblem ist im wesentlichen auf die drei Bedingungen gekniipft, daß das Flugzeug Mittel besitzt, 1. eine bestimmte, durch Konstruktion festgelegte Relativgeschwindigkeit zur umgebenden Luft nicht zu unterschreiten und ferner 2. einer ungewollten Drehung um die horizontale Längsachse, 3. einer ungewollten Drehung um die horizontale Querachse zu begegnen. Als Richtmittel für die Gleichgewichtslage, die natürlich für eine automatische Stabilität von den Sinnen des Menschen unabhängig sein müssen, da sie sie ersetzen sollen, stehen uns für die genannten drei Bedingungen folgende drei Kräfte zur Verfügung: I. Erdanziehung in Einwirkung auf Pendel oder pendelartige Einrichtungen. II. Trägheitskräfte geradlinig beweglicher oder rotierender Massen (Kreisel). III. Luftkräfte bei Fühlflächen.

Die mannigfache Anwendung, die das Pendel in der Technik des täglichen Lebens gefunden hat, seine scheinbar voraussetzungslose Zuverlässigkeit, bei der von ihm verlangten steten Innehaltung der senkrechten Lage, haben ein Heer von Erfindern angeregt, Vorschläge zu machen für seine Verwendung als Flugzeugstabilisator. Es ist betrüblich, zu sehen, welche Unsummen zu Zeit und Geld diesem scheinbar so klaren Problem geopfert worden sind und wie viele Enttäuschungen und zerstörte Hoffnungen sich hieran knüpfen. Denn diejenigen, die da meinen, wie auf dem festen Erdboden müsse ein Pendel auch auf einem in der Luft bewegten Körper seine senkrechte Lage stets innehalten, vergessen, daß neben der Schwerkraft dadurch, daß der Aufhängepunkt des Pendels beschleunigt oder verzögert bewegt wird, Kräfte auftreten, die das Pendel in eine andere als die senkrechte Lage zwingen.

Vor nunmehr vier Jahren hat Professor Prandtl in Göttingen sich das Verdienst erworben, die Relativbewegung eines frei beweglichen Körpers in einem bewegten System in besonderem Hinblick auf die Wirkungsweise eines Pendels im Flugzeug einer Untersuchung zu unterziehen. Das Ergebnis der Prandtlschen Untersuchung gipfelt in dem Satze, »daß für die Relativbewegung eines in einem Flugzeug aufgehängten freibeweglichen Pendels die Schwere ausgeschaltet ist und an ihre Stelle eine Beschleunigung tritt, deren Größe gleich der Resultierenden aus allen Luftkräften, getrieben durch die Massenkräfte des Flugzeuges, ist. Die Richtung der Beschleunigung ist entgegengesetzt der der Luftkraftresultierenden.

Mit diesen Grundsätzen übereinstimmende Erfahrungen kann jeder machen, der sich auf einem Flugzeug in der Luft befindet. Selbst in engen Kurven spürt man nichts von einer Bewegung des eigenen Körpers nach der Innen- oder Außenseite der Kurve. Nur am Verschwinden des Horizontes auf der einen Seite und an seinem Auftauchen auf der anderen Seite erkennt man den schnellen Wechsel der Fahrtrichtung. Beim Aufstieg, beziehungsweise beim Abstieg, wo die Luftkräfte auch unten, beziehungsweise oben ausnehmen, erfährt der Körper eine scheinbare Gewichtsv., beziehungsweise -abnahme, bei geschlossenen Augen die einzigen Anzeichen von Höhenänderungen. Diese Erscheinungen äußern sich physiologisch in derselben Weise, wie man sie in einem Fahrstuhl empfindet, der sich schnell in Bewegung setzt. Auf das Abbeben vom Sitz dürften übrigens eine Reihe von sonst unerklärlichen Stürzen zurückzuführen sein.

Eine vollständig restlose Klärung aller Eigenschaften pendelnder Massen in Flugzeugen ist noch nicht erfolgt, wenn auch die meisten irrtümlichen Anschauungen hierüber durch Prandtls Untersuchungen beseitigt sind. Unter dem Begriff des Pendels fallen physikalisch alle Vorrichtungen, bei denen eine freibewegliche Masse unter dem Einflusse der Schwerkraft sich in einem relativ zu seiner Lagerung tiefsten Punkte einstellen kann; z. B. eine Kugel, die in einem gewölbten, glatten Behälter rollt oder eine Flüssigkeit, die sich in einem Gefäß, etwa in einer Libelle oder in einem kreuzförmigen Rohrsystem bewegen kann. Häufig will man hierbei Queckselber als »Flüssigkeitspendel« verwenden, daß bei Schräglagen des Flugzeuges einen bestimmten elektrischen Strom schließt, der dann wieder die Steuerhebel betätigen soll. Eine originelle, aber leider auch nicht branchbare Idee Blériots soll hier erwähnt werden, der genau über dem zur Höhen- und Querseuerung dienenden Hebel eine Libelle anordnen will. Aufgabe des Piloten soll es dann nur sein, dem Spiele des Luftbläschens in der Libelle mit dem Steuerhebel zu folgen, um das Flugzeug in Gleichgewicht zu halten. Perreyon, der leider verunglückte Chefpilot der Blériot-Werke, erprobte eine selbsttätige Vorrichtung, indem er an dem unteren Ende der Blériotschen Steuerglocke (»cloche Blériot«) ein Gewicht befestigte, das den Hebel von selbst in die Lage bringen sollte, die etwa der Stellung des Luftbläschens in der Blériot-Libelle sinngemäß entspräche. Praktische Erfolge konnten mit dieser Einrichtung nicht erreicht werden.

Viele Vorschläge gehen dahin, das Pendelgewicht, das bisher nur tote Last war, durch eine bewegliche Nutzlast (Pilot, Motor, Benzintank ö. dgl.) in Verbindung mit Steuerflächen zu ersetzen. Einem der ersten Flugtechniker, dem Dänen Ellehammer, wurde bereits 1905 ein Patent für eine derartige Anordnung erteilt. Heeren (Paris) erhofft eine Querneigung durch die pendelnde Nutzlast, die den Auftrieb der beiden Flügel verändert.

Eingehende praktische und in gewissem Sinne erfolgreiche Versuche mit Pendelstabilisierung in der Längsrichtung unternahm Moreau in Frankreich. Im Prinzip ist die Einrichtung dieselbe wie bei Ellehammer. Was Moreau neu hinzugefügt hat, ist eigentlich negativer Natur. Er schaltet beim Starten und Landen, also dann, wenn das Flugzeug große Beschleunigungen oder Verzögerungen erleidet, den Stabilisator von Hand aus. Das gleiche muß bei unregelmäßiger Windbewegung geschehen, so daß der Gleichgewichtsregler nur bei stetiger Windbewegung in Tätigkeit tritt, dann wenn ein »natürlich-stabiles« Flugzeug ihn nicht benötigt. Ein Versuch, die Pendelwirkung automatisch durch eine bewegliche Masse und eine Winddruckscheibe (Relativgeschwindigkeit) aus- oder einzuschalten, führte nicht zu dem erwarteten Erfolg. Man kann und muß wohl annehmen, daß das Moreau-Flugzeug an und für sich schon gute Stabilitätseigenschaften gehabt hat, die nicht unbedingt seinem Gleichgewichtsregler zuzuschreiben waren. Was man auch daraus schließen kann, daß die französische Heeresverwaltung kein Interesse für den Apparat gezeigt hat.

Endlich traten bereits vor vier Jahren die Gebrüder Wright mit einem Stabilisierungsprojekt in einer Patentschrift an die Öffentlichkeit, indem sie sich des Pendels für die Querstabilisierung bedienen wollten. Da sie sich das Pendel im idealen Drehpunkt der Maschine aufgehängt dachten, etwas unterhalb des oberen Tragdecks, so konnte der Pendeldrehpunkt bei seitlichem Kippen zunächst keine Beschleunigung oder Verzögerung erfahren, das Pendel blieb in seiner ursprünglichen Lage und betätigte mittels Preßluft, Dreiwegehahn und Differentialzylinder durchaus richtig die Verwindung. Nach Ansicht des Ing. Karl Dieustbach im »Scientific American« erfolgt dann eine Dämpfung der auftretenden Bewegung durch die Beschleunigung, die dem Pendeldrehpunkt beim Abrutschen des querliegenden Flugzeuges erteilt wird. Hier liegt ein Irrtum; da stets die relative Lage des Pendels zum Flugzeug in Rechnung zu setzen ist, wonach eine Dämpfung der Schwingungen um die Querachse nicht eintritt, und da in der Betätigung der Verwindung keine Abstufungen vorgesehen sind, so werden schon geringe Störungen des seitlichen Gleichgewichtes nicht behoben, sonderu verschlimmert werden.«

Nach diesen Betrachtungen über das Pendel behandelte der Vortragende die Fühlflächen und ging sodann auf die Stabilisierung durch Trägheitskräfte über:

»Die Trägheit der Massen bei Beschleunigungen oder Verzögerungen zeigte sich bei der Pendelstabilisierung als

äußerst störend; auf ihr beruht aber die Konstruktion eines Gleichgewichtsreglers, dem man wohl als einzigen bis heute eine gewisse Verwendungsmöglichkeit nicht absprechen kann, des französischen Doutre-Stabilisators. Die Doutresche Einrichtung hat zum Grundsatz die bereits betonte Geschwindigkeitsstabilität, d. h. die Erhaltung einer Mindestrelativgeschwindigkeit durch Druck der Längsstabilität. Es ist eine Kombination einer Stauscheibe mit zwei Bleigewichten, die mittels Preßluft die Bewegung eines Kolbens in einem Zylinder steuern und dadurch Steuerorgane bewegen. Die französische Heeresverwaltung scheint sich von der Einrichtung viel zu versprechen, da sie 100 solcher Stabilisatoren für die Kriegsflugzeuge bestellte.

Mit dem gleichen Prinzip hat sich übrigens bei uns in Deutschland die Motorluftschiff-Studiengesellschaft befaßt. Die bewegliche Masse ist hier kein fester Körper (Blei) wie bei Doutre, sondern eine Luftmenge, die in einem langen, schlauchartigen Gefäß eingeschlossen ist. Ob die Einrichtung praktisch erprobt wurde, ist nicht bekannt geworden. An ihrer Wirksamkeit ist nicht zu zweifeln, jedoch dürften ihrer praktischen Verwertung große bauliche Schwierigkeiten entgegenstehen.«

Auch dem Kreisel widmete Ingenieur Gohlke einige Worte.

»Es liegt in den Kreiselgesetzen begründet, daß es bei einer freien oder annähernd freien Anhängung des Kreisels nicht möglich ist, durch ihn mechanische Kräfte auf Steuerflächen ausüben zu lassen. Mittels elektrischer Übertragung läßt sich unter großen Schwierigkeiten dem entgegenarbeiten, wie die sehr diffizilen Modellversuche Regnards zeigen. Eine annähernd freie Anhängung kreiselnder Massen (Schranbe oder Motor) hat Professor Reissner, Charlottenburg, angeregt. Ob Versuche an fingfähigen Maschinen ausgeführt haben, ist nicht bekannt geworden. Die großen Folge, die man mit Kreiseln bei halbfreier Anhängung mit Präzisionsbeschleunigung oder Dämpfung bei Schiffen und Einschienenwagen erzielt hat, ermuntern zum ähnlichen Einbau im Flugzeuge. Versuche in dieser Richtung von Lentnant Coler haben keinen Erfolg gehabt. Die Versuche mit Kreiselstabilisatoren in der Luft dürften zu den gefährlichsten der Flugtechnik gehören. So weit bekannt, hat der französische Hauptmann Lucas-Girardville (einer der ersten drei Schüler Wilbur Wrigbts) bei Erprobung einer solchen Vorrichtung, die er 1910 in Vincennes anstellte, den Tod gefunden. Er benutzte einen Kreisel für indirekte Querstabilisierung und entdeckte hierbei, daß eine Dämpfung der Kreiselschwingungen durch die Luftwiderstände der Steuerflächen herbeigeführt wurde, somit eine besondere Dämpfungseinrichtung (Flüssigkeitsbremse), die er anfangs auf Grund von Modellversuchen für nötig hielt, nicht erforderlich war. Der Antrieb des Kreisels erfolgte übrigens durch eine Windturbine.«

Betreffs der Wrightschen Stabilisationsvorrichtung meinte Ingenieur Gohlke noch, es lasse sich ein abschließendes Urteil gerade über dieses Projekt, vor allem in seiner heutigen Form, nicht aussprechen. Nach den trüben Erfahrungen, die die »fliegenden Brüder« mit ihrem Patent, betreffend die Flügelverwindung, machen mußten, erscheine die Zurückhaltung von Orville Wright verständlich. Immerhin sei von dieser Seite vielleicht zuerst eine praktische Lösung des Stabilisatorproblems zu erwarten.

Schließlich sei noch erwähnt, daß, wie man meldet, Louis Blériot die französischen Patente für den neuen Stabilisator von der »Astra-Wright«-Gesellschaft erworben hat, um in seinem Lande das alleinige Recht zu haben, diese vielleicht epochemachende Erfindung auszunützen.

WILFRID DE FONVIELLE †.

Am 30. April ist ein Trauerfall eingetreten, der unter den Luftschiffern der ganzen Welt Nachhall finden, besonders aber denjenigen aus Gemüt greifen muß, die entweder selbst noch der älteren Periode der Aëronautik angehören oder sich wenigstens mit der Geschichte der Luftschiffahrt befaßt haben. Ihnen ist die charakteristische und sympathische Gestalt des Doyens der französischen Luftschiffer, Wilfrid de Fonvielle, nicht nur wohlbekannt und vertraut, sondern gewiß auch lieb geworden; und in die Sympathie wird sich wohl noch einige Bewunderung für den greisen Mann gemischt haben, eine Bewunderung, die zwei Ursachen haben mag: die reiche Fülle der von Fonvielle geleisteten Arbeit und anderseits den unglaublichen Eifer und Enthusiasmus, den er sich bis in sein spätestes Alter bewahrt hat und der, wenn man seine schwungvollen Briefe las oder gar ihn sprechen hörte und — sah, all die Last der Jahre vergessen ließ, die auf seinen alten, doch rüstigen Schultern lag.

Dieser treffliche Mann, dieses lebende Stück Geschichte, diese fleischgewordene Idee wissenschaftlichen Fortschritts — Wilfrid de Fonvielle ist dahingegangen. Es ist, als ob eines der schönsten Monumente aus dem härtesten, scheinbar unzerstörlichen Stein nun plötzlich zerfallen wäre. Verloren ist freilich nur das sichtbare Zeichen; seine wissenschaftlichen Ideen und sein Name leben ewig fort.

Am 25. Juli 1826 wurde Wilfrid de Fonvielle in Paris geboren und absolvierte am Gymnasium Sainte-Barbe seine Studien. Er beschäftigte sich sammentlich mit den mathematischen Wissenschaften und führte schon mehrere Jahre vor der Revolution von 1848, an der er auch persönlichen Anteil nahm, Luftfahrten aus. Nach Vollendung seiner mathematischen Studien bereitete er sich auf die Doktorprüfung vor. Nach dem Staatsstreich wurde er aber gefangen genommen und nach Algerien deportiert.

Als in der Folge Fonvielles Strafe in Verbannung umgewandelt wurde, ging er nach Loudon und hörte daselbst die Vorlesungen des berühmten Physikers Faraday. Infolge der mächtigen Anregungen, welche er von diesem genialen Geiste erhielt, beschäftigte sich Fonvielle nach seiner Rückkehr nach Frankreich mehrere Jahre mit elektrischen Studien. In Verbindung mit seinem Bruder Artur und Clément Duveruois gründete er das radikale republikanische Kampfblatt »L'Algerie nouvelle«. Als dieses Blatt kurze Zeit nach seiner Gründung wieder unterdrückt wurde, ging Fonvielle nochmals ins Ausland. Nach seiner Rückkehr widmete er sich eifrig dem Studium seiner Fachliteratur, ohne auch nur einen Augenblick die Propaganda für die Verbreitung und Kräftigung der republikanischen Idee auszusetzen. Mit der gleichen Begeisterung wie für die Luftschiffahrt schwärmte Fonvielle auch für die Republik. Er schrieb eine große Anzahl von Flugschriften und nahm auch an der Redaktion von »La Liberté« bis zur Revolution vom 4. September teil.

Vom Jahre 1867 an unternahm sodann Wilfrid de Fonvielle seine berühmten wissenschaftlichen Ballonfahrten. Er machte im Ballon Druck- und Temperaturbeobachtungen, beschäftigte sich mit dem Studium der atmosphärischen Elektrizität, beobachtete Sonnenfinsternisse und Sternschnuppenschwärme; er studierte auch bereits eifrig das Problem der Vorausbestimmung des Wetters. Fonvielle entwickelte auch eine fruchtbringende literarische Tätigkeit und schrieb zahlreiche Werke über Luftschiffahrt. Dieselben sind in einem glänzenden Stile geschrieben und haben tufolge der mächtigen Anregung der edlen Luftschiffahrtsmache zahlreiche Jünger zugeführt. Die bekanntesten sind wohl seine »Aventures Aériennes«, »Le

Siège de Paris à Vol d'Oiseau« und die große »Histoire de la Navigation Aérienne«.

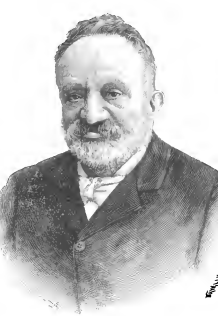
Höchst interessant sind die Schilderungen seiner Erlebnisse während der Belagerung von Paris im Jahre 1870. Als Paris von den deutschen Truppen umzingelt und die französische Hauptstadt von jeder Verbindung mit der Provinz abgeschlossen war, stellte Fonvielle sofort seine Erfahrungen in der praktischen Luftschiffahrt in den Dienst des Vaterlandes. Mit Unterstützung einer Privatunternehmung gelang es ihm, den Ballon »l'Egalité« von 3000 m^3 Rauminhalt zu bauen. Entgegen der Anschauung der Generalpostdirektion wollte Fonvielle am Tage aus Paris mit dem Ballon hinausfliegen. Man weigerte sich deshalb, ihm die wichtigen Depeschen, welche er hätte ihrer Bestimmung zuführen sollen, zu übergeben, sondern vertraute dieselben dem Luftschiffer Rolier an. Dieser stieg im Ballon »Ville d'Orléans« kurz nach Mitternacht auf, verlor aber in der Finsternis die Orientierung und wurde bis nach Norwegen getragen. Rolier hätte dem General d'Aurelle die Nachricht überbringen sollen, nach Erhalt der Depesche sofort mit seiner gesamten Streitmacht zum Entsatze der Hauptstadt aufzubrechen. Da aber Rolier infolge der unverhofft weiten Luftreise sich seines Auftrages nicht zur rechten Zeit entledigen konnte, war es dem General d'Aurelle auch nicht möglich, die deutschen Truppen in ihrem Siegeslaufe aufzuhalten. Fonvielle stieg am 24. November auf und landete um 2 Uhr 15 Minuten nachmittags ohne Unfall in Louvin. Von dort begab er sich nach Loudon, wo er als Vertreter Frankreichs an den Protestversammlungen teilnahm, welche die englischen Patrioten gegen die Regierung Gladstones abhielten. Nach seiner Rückkehr bekämpfte er heftig die Kommune und schrieb eine Reihe von ätzenden Flugschriften gegen sie. Als wieder geordnete Zustände im Staate eingetreten waren und die erhitzten Gemüter sich beruhigt hatten, nahm Fonvielle seine schriftstellerische Tätigkeit wieder auf und setzte seine wissenschaftlichen Arbeiten fort.

Fonvielle erfuhr die Ehre, auf Grund seiner eminenten wissenschaftlichen Bedeutung in die geweihten Hallen der Académie des Sciences aufgenommen zu werden.

Bis in seine letzte Lebenszeit hinein blieb er ungemein tätig. Noch vor wenigen Jahren nahm er an der Redaktion des »Aérophile«, des Organs des Aéro-Club de France, lebhaften Anteil, und war bis zuletzt für viele wissenschaftliche Zeitschriften beschäftigt. Die »Allgemeine Sport-Zeitung« und die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« durften ihn mit Stolz zu ihren Mitarbeitern zählen, unter denen sie an sein Lebensende verblieb.

Sein Lieblingsthema, das er gerne immer wieder in den Vordergrund schob und wofür er immer wieder eine Lanze brach, war die weitestgehende Heranziehung aëronautischen Mittel und namentlich des bemannten Kugelballons für die verschiedensten Zwecke der Meteorologie und der Astrophysik. Er wurde z. B. nicht müde, den Astronomen vorzurechnen, daß sie an der Erdoberfläche klebeu, während sie in der Höhe aus mannigfachen Gründen bessere Gelegenheit zu gewissen Messungen und Beobachtungen hätten. Über den Kugelballon und die Meteorologie schrieb Fonvielle vor drei Jahren in unserem Blatte u. a. diese Sätze:

»Zur Vervollständigung der von der Erde aus gemachten meteorologischen Beobachtungen — selbst wenn diese unter den günstigsten Umständen und von den erfahrensten Beobachtern mit den vorzüglichsten Instrumenten ausgeführt werden — wird der Kugelballon stets ausgezeichnete Dienste leisten. Der Meteorologe, welcher eine Prognose zu machen hat, arbeitet mit einer Unzahl von Berichten, welche ihm aus allen Gegenden zukommen und die infolge der geographischen Lage des Beobachtungspunktes zumeist unverläßlich sind. Tatsächlich bedingt



WILFRID DE FONVIELLE.

das Bodenrelief eine gewisse Ungenauigkeit, die man nicht vermeiden kann, da der Einfluß des Terrains von zwei Momenten abhängt: seiner besonderen Form und seinen Hauptströmungen. Auch besonders hohe Stationen, wie jene auf dem Montblanc, sind nicht ganz frei von diesen Ursachen einer fehlerhaften Beobachtung, wie ein Vergleich mit ähnlichen Stationen auf den Azoren oder in den Archipeln des Atlantischen Ozeans zeigt.

»Der Kugelballon kann sich so hoch erheben, daß die Luftschichten, die ihn umgeben, von der Gestalt der Erdoberfläche gänzlich unbeeinflußt sind; er besitzt außerdem die unschätzbare Eigenschaft, daß er die Bewegung der Luft mitmacht, sie in verschiedeneu Höhen mißt, über die Intensität und die Veränderungen Anschluß gibt und die Höhenlage festsetzt, in welcher die Hauptluftströmungen herrschen. Besonders in bezug auf die letzteren ist es vor allem erforderlich, auf unzweifelhafte Art die Veränderungen festzustellen, die sich entweder aus der Verschiedenheit der Sonnenstrahlung oder aus der Stellung der Sonne zur Erde und der besonderen Eigenart der Gegend, über der sich das Luftschiff befindet, ergeben. Es wäre freilich zu wünschen, daß der Luftballon eine gewisse Eigenbewegung hätte, sei es nuu im horizontalen oder im vertikalen Sinne, damit man sich besser über die Veränderungen in der Richtung und Geschwindigkeit des Windes klar werden könnte. Dies wäre aber mit großen Opfern und einer erheblichen Gewichtsvermehruug verbunden, und sowohl Janssen wie Leverrier haben den nulenkbaren Kugelballon für meteorologische Zwecke vollkommen anreichend gefunden.

» . . . Die Sonne wirkt stark auf die feste Erdoberfläche ein, erhöht ihre Temperatur um viele Grade und auf diesen Umstand sind Brisen über der Erde wie auf dem Meere zurückzuführen, deren wechselndes Vorkommen zu bestimmten Zeiten den Seelenten wohlbekannt ist. Diese großen Modifikationen der Hauptströmungen rufen unregemäß im Luftozean Störungen hervor, und diese müssen in ihrem inneren Zusammenhange eingehend studiert werden. Hierbei wird der Kugelballon bei geschickter Führung sicherlich genügen. Für Beobachtungen über dem Meere kann man bei dem heutigen Staude der Wissenschaft den Aëronauten wohl nicht zumuten, das Beispiel Wellmans nachzuahmen; der einfachste Vorgang ist vielmehr der, an Bord von Dampfern, die zu wissenschaftlichen Forschungen ausgerüstet sind, entweder Fesselballone oder Drachen zu verwenden. Bei dieser Gelegen-

WILFRID DE FONVIELLE.

heit sei bemerkt, daß der kürzlich von einem Aviatiker unternommene Aufflug vom Bord eines im Ärmelkanal kreuzenden Dampfers geeignet erscheint, weiterhin erfolgreich angebaut zu werden.

».... Vielen meteorologischen Untersuchungen verheißt einzig die Verwendung von Luftfahrzeugen weitere Entwicklung. Wir behalten uns detaillierte Anleitungen auf jenen Zeitpunkt vor, wo sich unsere Meteorologen mit dieser Art der Beobachtung intensiver zu befassen gedenken. Für heute sei nur ihre Nützlichkeit betont, weil die Erfahrung lehrt, wie schwer es ist, die Gelehrten dem Erdboden zu entführen, an den sie sich mit großer Anhänglichkeit klammern. Zum Schlusse sei nenerdings auf einen Umstand sufmerksam gemacht, dessen Wichtigkeit so eklatant ist, daß sie wohl nicht besonders erläntert werden muß. Es ist dies die Eigenenergie der Sonnenwärme, die sich in meteorologischen Erscheinungen rand um nns äußert, deren Opfer wir sind und deren Unbeständigkeit sich nur zu sehr fühlbar macht. Trotz des fast abergläubischen Respekts, den die meisten Astronomen der La Placeschen Theorie entgegenbringen, welche die Sonne als einen auf eine außerordentlich hohe Temperatur erhitzten, sich unendlich langsam abkühlenden Körper darstellt, verliert sie doch von Tag zn Tag an Boden. Selbst die enragiertesten Anhänger der Beständigkeit der Sonnenstrahlen geben ein, daß man sie bei absolut durchsichtiger Atmosphäre beobachten muß. Bei vielen solchen Beobachtungen wird das Observatorium auf dem Mont Blanc zweifellos die besten Dienste leisten. Die Beobachtungen vom Ballon aus bieten aber den Vorteil, daß sie gleichzeitig von beliebig vielen voneinander entfernten Punkten des Erdballs aus gemacht werden können, und zwar unter sowohl geographisch wie astronomisch genau festgelegten Verhältnissen. Außerdem gestattet der der Sonnenstrahlung und der Einwirkung kalter Luftschichten ausgesetzte Ballon den Gang der Erwärmung jederzeit und regelmäßig zu messen. Welche Fortschritte auf das Studium der Wärme machen, wenn diese Forschungen konsequent und zweckentsprechend zur Durchführung gelangten!

»Bald nachdem Leverrier durch Thiers auf den Direktionsposten des Pariser Observatoriums berufen worden war, hatte ich Gelegenheit, mit ihm zu sprechen. Das Observatorium besaß damals einen Ballon, der aus der Zeit der Belagerung stammte, und angeregt durch meine Vorschläge, beauftragte mich Leverrier mit der Rekonstruktion dieses Ballons für wissenschaftliche Aufstiege. Der Ballon war aber durch unfachmännische Behandlung so sehr ruiniert worden, daß ich ihn in der alten Küche, welche mir das 20. Arrondissement zur Verfügung gestellt hatte, innerhalb drei bis vier Monaten nicht trocknen konnte. Als man dann das Lokal zum Zwecke einer Preisverteilung reklamierte, war ich so empört, daß ich die Sache aufgab. Der Ballon kehrte ins Observatorium zurück und wurde in die Rumpelkammer geworfen, obwar die aufgelaufenen Kosten schon mehrere hundert Francs betrugen.«

Diese paar Ausführungen zeigen so richtig Fonvielles Wesen. Große Wärme für die von ihm vertretene Sache, darein manchmal eine drollige Eigenheit gestrent und alles in höbschem Planderton abgerandet. Sein geschriebenes Wort war dennoch nichts gegen das gesprochene. Bis ins späte Alter liebte es Fonvielle, am Rednerpnlt zu stehen und mit dem Fener, das ihm eigen war, die Zuhörerschaft mitzureißen. In solch einem Moment stellt ihn das größere der zwei Porträts dar, die diesen Artikel begleiten. Das Original ist ein Gemälde von Mlle. Anna Klumpke, eine Schülerin der Rosa Bonheur; es machte im Jahre 1905 nicht geringes Aufsehen im Pariser Salon.

In einer Würdigung dieses vorzüglichen Werkes der Porträtkunst schrieben wir damals: »Das Temperament Fonvielles, das mit dem Alter auch nicht das geringste von seinem Fener einbüßt, kommt vollends zum Ausdruck, wenn dieser glühende Anhänger des Ballons eine Rede über sein Lieblingsgebiet, die wissenschaftliche Aëronautik, hält. Wer Fonvielle jemals für eine Idee sich einsetzen und in agitatorisch gewaltiger Weise sie im flammenden Worte propagieren gehört und gesehen hat, der wird die glänzende Auffassung in dem Porträt von Mlle. Klnmpke voll genießen können. Doch auch wer Fonvielle nie vortragen gehört, auch wer ihn nie gesehen hat, wird zugeben, daß das Bild Fonvielles in dem einen Punkt mit der Vorstellnng, die er sich von diesem alten Vorkämpfer der wissenschaftlichen Luftschiffahrt gemacht hat, übereinstimmt: in der lebendig hervorbrechenden Suggestivkraft dieser prächtigen Persönlichkeit.«

Und wir fügten damals hinzn: »Möge dieser seltene Mann, dieser Feuergeist in der Gestalt eines Jubelgreises der Sache der Luftschiffahrt, für die er schon soviel geleistet, noch recht, recht lange erhalten bleiben!« Allzu lange hat es freilich nicht gedauert, wenn auch vielleicht länger als man bei einem 79jährigen Manne hoffen durfte. Im Jahre 1906 erlitt Fonvielle im August einen Unfall, von dem er heftig mitgenommen wurde. Fonvielle saß gerade friedlich beim Frühstück in einem Restaurant in Argenteuil, als ein dem Wirt gehöriger Hund ihn anfiel und in die Wade biß. Ein rasch konsultierter Tierarst erklärte zwar den Hund für vollkommen gesnnd, M. de Fonvielle befand sich aber recht übel. Heftiges Unwohlsein warf ihn ans Krankenlager, und man fürchtete für das Leben des Verletzten. Das Unwohlsein hielt nicht lange in jener besorgniserregenden Stärke an. M. de Fonvielle fühlte sich bald besser, blieb aber doch noch einige Tage ans Bett gefesselt. Auch machte sich von da an eine gewisse Mattigkeit und Schwäche geltend und, was schlimmer war, die Augen des alten Herrn begannen mehr und mehr ihre Sehkraft zu verlieren. Sie haben sich nun für immer geschlossen.

Die Luftschiffer der ganzen Welt werden den Heimgang des Dahingeschiedenen tief bedauern, insbesondere die Angehörigen der wissenschaftlichen Aëronautik, deren fähigster Vertreter und energischester Pionier Wilfrid de Fonvielle gewesen.

Er ruhe in Frieden!

RICHARD ASSMANN.

Geheimer Regierungsrat Dr. Richard Assmann, der Begründer nnd langjährige Direktor des königlich preußischen Aëronautischen Observatorinms Lindenberg, ist in den Ruhestand getreten — nach fast dreißigjährigem Staatsdienst, wovon fünfzehn Jahre auf die Leitung des von ihm geschaffenen Observatoriums entfielen. Als seinen Wohnsitz hat Geheimrat Assmann jetzt Gießen gewählt. Der Antritt des »Ruhestandes« wird für den unermüdlichen Mann wohl voraussichtlich keineswegs die Einstellung seiner ausgezeichneten, fruchtbaren Tätigkeit auf dem Gebiete der Wissenschaft bedeuten, aber als ein wichtiger Abschnitt in diesem reichen Leben sei er zum Anlaß genommen, Assmanns Bedeutnng zu würdigen.

Richard Assmann wurde 1845 in Magdebnrg geboren. Er studierte Medizin und war eine Zeitlang als praktischer Arst tätig, wandte sich aber bald der Meteorologie zu. Auf seine Anregung gründete die »Magdeburger Zeitung« bereits 1881 eine Wetterwarte, die er bis 1885 leitete. Er ging dann als Privatdozent nach Halle und wurde hierauf an das Königlich Preußische Meteorologische Institut in Berlin berufen. Hier fand er den Wirkungskreis, in dem er mit gewaltigem Erfolge

für die wissenschaftliche Luftschiffahrt arbeiten konnte. Er konstruierte sein Aspirationsthermometer, durch das er die Aërologie begründete. Er organisierte die wissenschaftlichen Ballonfahrten des damaligen Deutschen, jetzt Berliner Vereines für Luftschiffahrt. Die Fülle von Material, die ihm diese Fahrten lieferten, verarbeitete er mit ebenso großem Fleiß wie Scharfblick und legte die Resultate in dem klassischen Werke »Wissenschaftliche Luftfahrten« nieder. 1899 ging er daran, nach amerikanischem Vorbild die Drachen zur Erforschung der Atmosphäre zu verwenden. Er gründete bei Reinickendorf das erste aëronautische Observatorium der Welt; 1904 verlegte er diese Anstalt nach Lindenberg. Die Anfangsstadien der Schaffung dieser zu so hoher Bedeutung gelangten Anstalt gestalteten sich schwierig genug, aber Assmanns begeisterte Hingebung an seine Idee und die ihm eigene Energie siegten. Er wußte Kaiser Wilhelm für die Sache zu interessieren und damit war diese gewonnen, das Institut erstand in vollendeter Weise. Assmann vervollkommnete die Drachenanstiege bald so weit, daß Höhen von 6000 und 7000 *m* erreicht wurden; die Forschung durch Gummiballone erstreckte sich allerdings bereits auf Höhen, die 30 *km* überschritten. Als richtiger moderner Gelehrter stellte Assmann die reine Wissenschaft in den Dienst des praktischen Lebens. Er traf eine musterhafte und vorbildliche Organisation der Wettervoraussagen und des Sturmwarnungsdienstes. Neben dieser vielseitigen Tätigkeit widmete er sich noch der wissenschaftlichen Publizistik, gab die »Fortschritte der Physik«, die »Beiträge zur Physik der freien Atmosphäre« und die Zeitschrift »Das Wetter« heraus.

Dem Deutschen Luftfahrer-Verbande war Geheimrat Assmann als langjähriges Vorstandsmitglied eine Hauptstütze und wird es wohl auch bleiben. Ebenso erwarb er sich um die Entwicklung des Berliner Vereines für Luftschiffahrt die größten Verdienste. Diesen Verein führte er von unfruchtbaren und oft nicht einmal wissenschaftlich ernsten Theoretisieren zu der umfassendsten praktischen Tätigkeit für die aërologische Forschung, gewann ihm die Förderung des Kaisers und das Interesse hervorragendster Männer der Wissenschaft. Fünfzehn Jahre hindurch, bis 1902, stand er an der Spitze dieses Vereines, der ihn zum Ehrenmitglied ernannte. Auch als Leiter des Lindenberger Observatoriums blieb er ein tätiges Mitglied.

Wie hoch die Tätigkeit Assmanns auch in der internationalen fachwissenschaftlichen Welt bewertet wurde, davon geben die Ausführungen aus der Feder des oben jetzt leider verstorbenen Wilfriad de Fonvielle Zeugnis, die in unserem Blatte im Jahre 1911 erschienen sind und unter anderem besagen: »Noch viel mehr als sein Vorbild, der Vogel, muß der menschliche Flieger sich nach den launen des wechselvollen Aeolus richten; er bilde sich nicht ein, daß der Explosionsmotor oder irgend eine andere technische Errungenschaft ihn jemals der Notwendigkeit erheben werde, sich um die Entwicklung und Drehung der Luftströmungen zu bekümmern. Möge man sich dies vor Augen halten, um sich nicht in die Idee eines ständigen Luftschiffdienstes zu verirren, wie man ihn mit den Zeppelin-Lenkballons einzurichten getrümt hat. Abgesehen von solchen Unfällen, die aus den durch irrige Hoffnungen diktierten unzweckmäßigen Anwendungen von Luftfahrzeugen geradezu notwendig entstehen müssen, gibt es noch genug der Unfallsmöglichkeiten, die in normalem Gebrauche der Luftschiffe welcher Gattung immer eintreffen können. Diese Gefahren beruhen selbstverständlich auf den meteorologischen Vorgängen. Der Direktor des trefflichen Lindenberger aërologischen Observatoriums Professor Richard Assmann hat vor einiger Zeit sehr richtig bemerkt, daß die in Rede stehenden Gefahren vor allem dadurch bekämpft werden müssen, daß man sie rechtzeitig erkennt, um dem Luftfahrer vor seiner Abfahrt, vielleicht auch während dieser, eine Warnung zu geben. Man hat versucht, aus der Kenntnis der oberen Luftströmungen Schlüsse über die voraussichtliche Ausbreitung der das Wetter beherrschenden Aktionszentren der Atmosphäre, der Gebiete hohen und niedrigen Luftdruckes zu gewinnen. Man läßt zu diesem Zwecke kleine, mit Wasserstoffgas gefüllte Gummiballone, sogenannter Pilotballone aufsteigen und verfolgt ihre Bahn mittels eines Theodoliten, der gestattet, die Höhe, Flugrichtung und Geschwindigkeit des Ballons, mit der er vom Winde fortgeführt wird, und damit die Windverhältnisse selbst in den verschiedenen durchmessenen Höhen zu ermitteln. Die erste methodische Nutzbarmachung solcher Beobachtungen für die Zwecke der Luftschiffahrt erfolgte vor drei Jahren seitens des Observatoriums in Lindenberg, als es sich darum handelte, bei den Probefahrten des Parseval-Luftschiffes ein Bild der zurzeit in weiterem Umkreise herrschenden Luftströmungen zu gewinnen. Weitere praktische Versuche wurden darnach von Polis in Aachen, Linke in Frankfurt a. M., Assmann in Dresden angestellt und sie ergaben überall einen nicht gering zu erachtenden Nutzen. Auf Grund dieser Erfahrungen soll nun, wie der deutsche Gelehrte schrieb, eine umfassende und weitschauende Organisation eines Warnungsdienstes für Luftschiffer errichtet werden, welche an Stelle der bisherigen vereinzelten Pilotballonaufstiege solche in größerer Anzahl ausführen läßt, die über einem größeren Gebiete tunlichst gleichzeitig erfolgen und deshalb ein wesentlich vollständigeres Bild über die Windverhältnisse der oberen Luftschichten zu geben vermögen. Das Lindenberger Observatorium, als größtes aus Staatsmitteln errichtetes Institut dieser Art, erachtet es als eine seiner Aufgaben, den ersten Versuch einer Allgemeinorganisation auf breiter Grundlage in die Hand zu nehmen und hat deshalb zunächst aus eigenen Mitteln die Einrichtung eines Warnungsdienstes für Luftfahrer in Angriff genommen. Zu diesem Zwecke werden zunächst in Hamburg, Elsfleth an der Nordseeküste, Magdeburg, Berlin, Bitterfeld, Dresden, Breslau, Bromberg und Lindenberg täglich in den Morgenstunden Pilotballone zum Aufsteigen gebracht, soweit die Witterung deren erfolgreiche Visierung zuläßt. In Lindenberg werden außerdem die übrigen Hilfsmittel der Höhenforschung, Drachen und Fesselballone mit Registrierapparaten zu Hilfe genommen. Unmittelbar nach der Auswertung der Beobachtungen, die mit Hilfe eines einfachen graphischen Verfahrens nur kurze Zeit erfordern, berichten die Stationen ihre Ergebnisse telegraphisch nach Lindenberg, wo man sie in Verbindung mit Wetterkarten, von denen nach den Depeschen der Deutschen Seewarte in Hamburg täglich drei entworfen werden, zur Aufstellung von Witterungsprognosen verarbeitet. Dies muß den Luftschiffern vorzügliche Dienste leisten.«

Geheimrat Assmann ist aus der amtlichen Tätigkeit geschieden, aber dies wird ihm nur die Muße gewähren, in freiem Schaffen, hoffentlich noch recht lange, segensreich für den Fortschritt der menschlichen Erkenntnis zu wirken.

The National Aeronautic Magazine of America „FLY"

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for $ 1·50 for a yeare subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sampoleo pies 10 cts. each.

OBERLEUTNANT MAX MACHER.

Max Macher, dessen Bild unsere Leser nachstehend sehen, ist jener schon durch viele bedeutende Ballonfahrten bekannte treffliche Luftschifferoffizier, der jüngst die prachtvolle Alleinreise von Fischamend nach Schweden ausgeführt hat.

Oberleutnant Macher — den das Bild noch als Leutnant zeigt — stieg zu dieser Fernfahrt am 18. März um 10 Uhr vormittags in Fischamend auf und landete

OBERLEUTNANT MAX MACHER.

am 19. März um $^1/_2$6 Uhr nach Überquerung der Ostsee in Trelleborg. Es war das erste Mal, daß ein österreichischer Ballon das Baltische Meer überflog. Auch hat Oberleutnant Macher mit 31 Stunden 12 Minuten den österreichischen Dauerrekord an sich gebracht, was bei einer Alleinreise doppelte Anerkennung fordert.

TODESOPFER.

Am 24. April verunglückten zwei italienische Offiziere, nämlich die Leutnants Napoli und Battaglini. Sie machten auf dem Militärflugfelde Mirafiori bei Turin Flugübungen. Ihr Flugzeug kippte in etwa 100 *m* Höhe plötzlich um und stürzte ab. Beide Offiziere wurden, furchtbar zerschmettert, tot aufgehoben.

Am 26. April erschlug sich Feldpilot Wally in Wr.-Neustadt. Genaueres hierüber an besonderer Stelle.

In Tokio ist am selben Tage Oberleutnant Shigematsu mit einem Doppeldecker aus einer Höhe von 600 *m* abgestürzt. Sein Leichnam wurde unter den Trümmern des Apparates, der Feuer gefangen hatte, in verkohltem Zustande hervorgezogen.

Bei Halberstadt ereignete sich am 1. Mai ein Fliegerunglück. Leutnant Niemeier vom 178. Infanterieregiment aus Kamenz in Sachsen war auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker, auf dem er sein drittes Examen als Feldflugmeister ablegen wollte, mit Oberleutnant Mayer als Beobachter in Döberitz aufgestiegen, um nach Halberstadt zu fliegen. Als sie gegen 2 Uhr nachmittags dort landen wollten, bemerkte Leutnant Niemeier eine hindernde Bannreihe. Er wollte eine Kurve ausführen; in einer Höhe von ungefähr 20 *m* kippte aber das Flugzeug zur Seite und stürzte senkrecht zu Boden. Oberleutnant Mayer blieb tot liegen. Leutnant Niemeier hatte Ober- und Unterkiefer gebrochen und war bewußtlos, erholte sich aber später wieder.

Oberleutnant Mayer galt als sehr tüchtiger Offizier; er war seit dem Jahre 1911 Oberleutnant und hatte mit Erfolg die Kriegsakademie absolviert. Leutnant Niemeier ist seit dem 3. Mai 1912 Offizier und wurde erst vor wenigen Monaten zur Dienstleistung beim Döberitzer Fliegerbataillon kommandiert.

In Marokko stürzte der französische Flieger Leutnant Saint Lague bei einem Rekognoszierungsfluge in der Nähe von Meknes ab und blieb mit einem Schädelbruche tot liegen. Sein Begleiter, ein Pionier, erlitt leichte Verletzungen.

Am 9. Mai ereignete sich auf dem Krekower Felde bei Stettin ein Unglück, dem zwei deutsche Fliegeroffiziere zum Opfer fielen. Drei Militärflugzeuge trafen auf einem Überlandfluge von Posen nach Schwerin auf dem Krekower Exerzierplatz zur Zwischenlandung ein. Den beiden ersten gelang sie glatt und sie flogen nach kurzem Aufenthalt weiter, das dritte aber, ein Doppeldecker, war, als es nahte, dem Anschein nach nicht in Ordnung und in der Tat stürzte es plötzlich senkrecht zu Boden, mit solcher Gewalt, daß die Maschine vollständig in Trümmer ging. Der Führer, Leutnant Faber vom Infanterieregiment Nr. 19, wurde herausgeschleudert, der Beobachter, Leutnant Kurz vom sächsischen Infanterieregiment Nr. 182, geriet unter den Motor. Beide Offiziere starben auf der Stelle.

In England, bei Aldershot, ereignete sich am 12. Mai ein Zusammenstoß zweier Militär-Zweidecker. Die Besatzung des einen Fahrzeuges, Kapitän Anderson und sein Passagier Carter, fanden den Tod; der Führer des anderen Apparates, Leutnant Wilson, kam mit Verletzungen davon.

NOTIZEN.

SONNTAG den 17. Mai beginnt in Darmstadt der Prinz Heinrich-Flug.

DIE SCHWEIZER NATIONALSAMMLUNG für die Militärluftschiffahrt hat 1,650.000 Francs ergeben.

DAS LUFTSCHIFF »VEEH I« gelangt am 18. Mai in Düsseldorf als — altes Eisen zur Versteigerung.

AUS FRIEDRICHSHAFEN wird gemeldet: »Das Jubiläums-Luftschiff ist fertig und wird wahrscheinlich zu Fahrten bei festlichen Gelegenheiten verwendet werden.«

DR. KARL BRÖCKELMANN, der verdienstvolle Fahrtenwart des Berliner Vereines für Luftschiffahrt, hat vor kurzem seinen hundertsten Freiballonaufstieg ausgeführt.

DER KONGRESS der Fédération Aéronautique Internationale wird heuer am 27. und 28. November in Petersburg in den Räumen des Kaiserlichen Aëro-Klubs tagen.

FÜR DIE LOTTERIE, die dem Deutschen Luftfahrer-Verband bewilligt wurde, sind 16.178 Gewinste im Gesamtwerte von 360.000 M. in Silbergegenständen angeschafft worden.

ZWEI DEUTSCHE BALLONE sind am 27. April in Österreich zur Erde gegangen, und zwar in Strenets bei Leitomischl ein Ballon aus Berlin, in Humboletz ein sächsischer Ballon.

INGENIEUR W. E. DOERR, der bisherige Führer des Lenkballons »Hansa«, ist von der Zeppelin-Luftschiffbau-Gesellschaft zum Leiter der Zweiganst alt Potsdam bestellt worden.

DIE HEERESVERWALTUNG Italiens hat infolge der wiederholten schweren Unfälle von italienischen

Militärfliegern alle Militärflüge einstweilen untersagt und eine Untersuchung angeordnet.

MIT SECHS PASSAGIEREN flog Garaix in Chartres am 22. April auf einem Schmitt-Doppeldecker über eine Stunde lang. Er umkreiste die Zehnkilometerbahn und legte in 63 Minuten 110 *km* zurück.

INGENIEUR LOUIS PREINREICH, ein gebürtiger Wiener, hat kürzlich als Flugschüler Blériots in Buc bei Versailles die Pilotenprüfung mit gutem Erfolge abgelegt und kehrt demnächst zur Ausübung der Fliegerpraxis nach Wien zurück.

1200 KILOMETER durchflogen am 20. April zwei deutsche Offiziere, Oberleutnant Geyer und Leutnant Mikulski. Sie stiegen mit einem Aviatik-Doppeldecker in Königsberg auf, flogen zuerst nach Berlin (630 *km*) und dann von da nach Mülhausen i. E. (570 *km*).

BAYERISCHE FLIEGER. Leutnant Poell und Hauptmann Hiller, landeten mit einem Doppeldecker, auf der Fahrt von München nach Leipzig begriffen, am 5. Mai auf dem Exerzierplatz Brüx. Nach einstündigem Aufenthalt stiegen sie in nördlicher Richtung wieder auf.

PRINZ HEINRICH von Preußen besuchte in Begleitung des englischen Marineministers Churchill dieser Tage das königliche Fliegerkorps auf der Salisbury-Ebene, um die militärischen Flüge zu besichtigen. Trotz ungünstigen Wetters unternahmen mehrere Flieger Aufstiege.

HAUPTMANN FORT, ein französischer Flieger, der sich bei einer Landung in Deutschland nicht nach den internationalen Vorschriften gehalten, sondern sofort den Rückflug nach Frankreich angetreten hatte, wurde von seiner vorgesetzten Behörde zu 15 Tagen Arrest verurteilt.

EINE BESTEUERUNG der Schanflüge gedachte die Gemeinde Johannisthal einzuführen, nahm aber davon Abstand, nachdem die Direktion der Flug- und Sportplatzgesellschaft hinsichtlich Regulierung der durch die Pégond-Flüge entstandenen Flurschäden Entgegenkommen gezeigt hat.

PÉGOUD hat am 6. Mai in Mailand den Rehabilitierungsflug auf dem Blériot-Eindecker vollzogen, wegen dessen er auf Veranlassung des Käufers Dalmistro in gerichtliche Untersuchung wegen des Verdachtes der Sabotage gezogen worden war. Dem Fluge wohnte eine Menschenmenge bei, die nach vielen Tausenden zählte.

INGENIEUR BERLINER und seine Genossen bei der Weltrekordfahrt am 14. und 15. Februar, Hasse und Nicolai, sind vom Gerichtshof in Perm zu je sechs Monaten Gefängnis mit Einrechnung der bisherigen Haft verurteilt, über gegen Kaution freigelassen worden und inzwischen in Berlin eingetroffen. Der Ballon wurde konfisziert.

EINEN POSTFLUG von Dresden nach Leipzig führten am 10. Mai Leutnant Meyer und der Leipziger Flieger Römpler auf zwei Flugmaschinen der Deutschen Flugzeugwerke aus. Mit 16.000 Postsachen trafen sie um 7 Uhr morgens die Reise an und gelangten bald nach Leipzig, wo die Briefschaften sofort zur Verteilung gebracht wurden.

EIN MILITÄRISCHES Flugzeuggeschwader, das am 6. Mai von Tunis abging, um Uschdah zu erreichen, wurde auf dem Fluge nach Chellala von einem furchtbaren Unwetter überrascht. Die Flieger konnten noch rechtzeitig landen, aber der Orkan riß zwei Doppeldecker los, entführte sie über 1 *km* weit und die beiden Apparate wurden zertrümmert.

DEM LENKBALLON »HANSA« ist ein Unfall zugestoßen. Als das Luftschiff am 4. Mai aus der Halle in Fahlenbüttel bei Hamburg gebracht wurde, drückte es der Wind gegen das Tor, wodurch der Steuerapparat eine Beschädigung erlitt. Wenn auch nicht viel geschah, so zeigt dies doch wieder, wie gebrechlich und heikel diese Riesen-Luftfahrzeuge sind.

IN WR.-NEUSTADT referierte Stadtrat Dant in der Gemeinderatssitzung vom 29. April über den Bau der Fliegerkaserne auf dem dortigen Flugfelde, der ersten in Österreich-Ungarn. Die Kaserne, welche einen Kostenaufwand von 560.000 K erfordern wird, soll acht Objekte sowie mehrere Hangars umfassen. Der Gemeinderat stimmte dem beantragten Kasernenbau bei.

GRAF ZEPPELIN hat dem Bureau für Aëronautik auf der Panama-Ausstellung seine endgültige Entschließung zukommen lassen, im Spätherbst mit einem seiner Luftschiffe nach Amerika zu kommen und während der Ausstellung in San Francisco Flüge zu veranstalten.

BEI NACHT hatte vor einigen Tagen der englische Flieger Godden in Hendon vor dem Publikum Parzelbaumflüge aus. Sein Flugzeug war mit Glühlampen beleuchtet, damit man die Wendungen des Aëroplans deutlich sehen und verfolgen könne. Praktischen Wert kann man diesen Veranchen beim besten Willen nicht beilegen: es sind reine Akrobatenkunststücke.

HELMUT HIRTH hat am 12. Mai mit einem Passagier einen Flug Berlin—München ausgeführt. Er stieg nm 8 Uhr 55 Minuten früh in Johannisthal auf und landete gegen 3 Uhr nachmittags glatt auf dem Flugfelde Schleissheim bei München. Hirth war bekanntlich der Erste, der, als Sieger im Kathreiner-Preis, von München nach Berlin flog; damals betrug seine Zeit 5 Stunden 40 Minuten.

WINSTON CHURCHILL, der britische Marineminister, hatte vor kurzem bei einem Flug mit einem Wasserflugzeug ein unangenehmes Erlebnis. In der Nähe von Claydon versagte plötzlich der Motor, doch gelang es dem Führer des Apparates, nach vieler Mühe ohne Unfall im Hafen von Claydon niederzugehen. Churchill mußte die Ankunft eines anderen Apparates abwarten, um nach London zurückkehren zu können.

DEUTSCHE FLUGZEUGE sollen für die österreichisch-ungarische Armee angekauft werden. Die Stadlaner Filialfabrik der Johannisthaler Albatros-Werke hat der Heeresverwaltung einen Militär-Doppeldecker mit 100 H. P. Mercedes-Motor unter Führung des Fliegers von Lösel vorgeführt, der so gut gefiel, daß sein Ankauf beschlossen wurde und voraussichtlich eine größere Anzahl Doppeldecker in Auftrag gegeben werden wird.

EIN NEUES SYSTEM für Luftschiff hallen wurde von der Deutschen Luftschiffhallen-Baugesellschaft in Lichtenberg vorgeführt. Die Konstruktion besteht aus verhältnismäßig leichtem eisernen Gitterwerk, das schnell aufgerichtet oder zusammengelegt werden kann. Ebenso läßt sich die Verkleidung aus Leinwand rasch über das Gerüst ziehen. Der Vorteil soll in der leichten Aufstellbarkeit, Transportfähigkeit und der Billigkeit liegen.

AUF DEUTSCHEM BODEN, in St. Marie-aux-Chênes, landete am 4. Mai ein französischer Fliegeroffizier, Hauptmann Zakaroff. Ohne die Ankunft der deutschen Behörden abzuwarten, flog er wieder zurück. In Deutschland wurden gegen diese Verletzung der Bestimmungen über den Nachbarverkehr energische Rekriminationen erhoben. Pariser Meldungen zufolge wird der Offizier von seiner vorgesetzten Stelle entsprechend bestraft werden.

DR. LUDWIG HÖRMANN, ein Münchener Flugschüler, ist am 24. April bei Ablegung seiner Pilotenprüfung verunglückt, als er aus 300 *m* Höhe im Vorgeschriebenen Gleitflug niederging. Nach etwa 100 *m* über der Erde verlor er die Orientierung und ging steil in einem Wäldchen beim Oberwiesenfeld nieder. Er wurde unter dem zertrümmerten Flugzeug bewußtlos und mit einer schweren, aber doch nicht lebensgefährlichen Gehirnerschütterung aufgefunden.

IN ASPERN findet das diesjährige Wiener-Flug-Meeting in der letzten Juniwoche, und zwar vom 21. bis 29. Juni statt. Die offizielle Mitteilung hierüber lautet: »Die Propositionen werden in nächster Zeit bekanntgegeben; sie enthalten eine Reihe Neuerungen, welche für das Publikum von großem Interesse sind, so z. B. sollen heuer die Konkurrenzen tatsächlich zu bestimmten Stunden erfolgen, ferner werden möglichst viele gleichzeitig e Starts arrangiert. Außerdem sind mehrere Neukonkurrenzen in Aussicht genommen.«

DIE EVANGELISCHEN Kirchenbehörden Preußens veröffentlichen eine ans dem Achilleion auf Korfu kommende königliche Verordnung, wonach sich das allgemeine Kirchengebet nunmehr auch auf die Luftschifferflotte zu erstrecken hat, und zwar durch die Worte: »Beschütze das königliche Kriegsheer und die gesamte Streitmacht zu Land und zu Wasser, in Sonderheit die Schiffe und Luftfahrzeuge, die auf der Fahrt sind.«

BEINAHE AUFGEZEHRT sind nun schon die 150 000 M. des vierten Preisausschreibens der deutschen Nationalstiftungsende. Am 8. April waren davon bereits 13.347 M. ausgezahlt und 90.055 M. angewiesen. Leicht nun der Rest von ca. 25.000 M. bei gleichszeitigen Bewerbungseingängen nicht zur ansschreibungsmäßigen Anerkennung aller ans, so wird er unter entsprechender Kürzung der einzelnen Beträge an die Bewerber ihren Leistungen entsprechend verteilt werden.

IN KÖSLIN (Pommern) wird ein Flugplatz errichtet. Den Betrieb übernimmt die Deutsche Luftverkehrs-A.-G. Johannisthal. Sie wird in Kösliu eine Fliegerschnle unter Leitnng des Fliegers Laltsch etablieren, in der jährlich 60—80 Militär- und Zivilflieger Ausbildung finden sollen. Die Gesellschaft errichtet dort auch eine Konstruktionswerkstätte, mit deren Ban demnächst begonnen wird. Im Juni findet ein Wett- und Schauflugen statt, zu dem sich schon über 40 Flieger angemeldet haben.

ROALD AMUNDSEN, der norwegische Polarforscher, erschien nnlängst in Begleitung des norwegischen Fliegers Kapitän Sem Jacobsen auf dem Flugplatz Johannisthal, um sich von den Fortschritten zu überzeugen, die sein Genosse bei der geplanten Nordpolexpedition Hauptmann Dr. Filchner, der bei deu Ago-Flugzeugwerken ausgebildet wird, in der Fliegekunst gemacht hat. Amundsen besichtigte, geführt von Dr. Filchner, die Anlagen des Flugfeldes und machte auch einen Passagierflug mit.

»DAILY MAIL«, das große Londoner Blatt, hat auch heuer wieder einen Wanderpokal für den schnellsten Flug »Rnnd um London« und einen Preis von 200 Pfund für internationale Bewerber ausgesetzt. Der Wettbewerb soll am 23. Mai stattfinden. Er ist mit einem Vorgaberennen verbunden. Nennungen können bis znm 18. Mai unter Beifügung von 20 sh. an den Sekretär des Londoner Aérodroms, Hendon-Londou N. W. gerichtet werden. Die Flugzeuge werden am 23. Mai anf dem Flugplatz in Hendon abgenommen.«

DAS GORDON BENNETT-FLIEGEN wird heuer im Aérodrom von Bnc stattfinden. Der Aéro-Club de France hat das Angebot der Stadt Vichy, 30.000 Francs an Preisen und 12.000 Francs als Kostenbeitrag zu geben, abgelehnt und sich für den Flugplatz bei Paris entschieden, da er dort auf weit zahlreicheren Besnch rechnet als in Vichy. Das Fliegen um den Gordon Bennett-Preis soll im Rahmen, und zwar als Abschluß eines Meetings stattfinden, für das die Zeit vom 19. bis 26. September in Aussicht genommen ist.

BARON PAQUIER erschien am 12. Mai in Asperu nm zwei von der österreichischen Heeresverwaltung bestellte Blériot-Eindecker anszuprobieren. Der Prüfung wohnten der Kommandant der Luftschifferabteilung Oberstleutnant Uzelac und sein Stellvertreter Major von Umlauft bei. Der erste Apparat wurde übernommen. Baron Pasquier führte ihn hierauf mit Professor Richard Knoller als Passagier auf dem Luftwege nach Fischamend. Tags darauf wurde auch der zweite Apparat von Baron Pasquier vorgeführt und vom Militärärar übernommen.

DIE HERREN MITGLIEDER des Aéro-Klubs, denen unser Blatt vom Klub aus fortan nicht zugehen wird, die es aber weiter zu beziehen wünschen, werden höflichst eingeladen, das Weiterabonnement bei uns direkt bewerkstelligen zu wollen, nachdem die Klubleitung das Abonnement unseres Blattes für die Mitglieder des Klubs aufgegeben und die Verbindung mit uns endgültig gelöst hat. Für den Abonnementsanftrag genügt die Anzeige auf einfacher Postkarte.

DIE »KONVENTION« der deutschen Flugzeugindnstriellen ist, wie schou gemeldet, aus dem Deutschen Luftfahrer-Verbande ansgetreten. Es haben noch weitere Anstritte ans dem Verband stattgefnnden, und zwar seltens des Vereines Deutscher Motorfahrzeug-Indnstrieller, des Verbandes Deutscher Flugplatz-Unternehmungen und des Kaiserlichen Automobil-Klubs. Die Austritte erfolgten, wie die »B. Z. a. M.« erfährt, deshalb, weil die wirtschaftlichen Verbände glauben, ihre die Motorluftfahrt betreffenden Interessen besser außerhalb des Luftfahrer-Verbandes verfolgen zu können. Zwischen diesen Gruppen und dem Deutschen Luftfahrer-Verbande werden in nächster Zeit Verhandlungen über eine klare Scheidung der Tätigkeitsgebiete eingeleitet werden.

DER HERAUSGEBER unseres Blattes hat an den k. k. Flugtechnischen Verein die nachstehende Zuschrift gerichtet: »Verehrlicher k. k. österreichischer Flugtechnischer Verein! Nachdem ich soeben meine Stelle als Ehrenpräsident des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs zurückgelegt habe, bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, daß ich ebenso auch meine Ehrenmitgliedschaft des k. k. Flugtechnischen Vereines niederlege, weil sich gezeigt hat, daß solche Titel nur dazu dienen, mich in meiner freien Meinungsäußerung zu beengen Hochachtungsvoll Victor Silberer.«

DER STAGL-MANNSBARTH-BALLON, über den seinerzeit so viel Wesen gemacht wurde, dessen größte Leistungen aber ein paar Spazierfahrten ober Wien waren, nimmt jetzt ein gar klägliches Ende. Es heißt darüber: »Trotz aller Anstrengungen ist es der Masseverwaltung im Konkurse Stagl nicht gelungen, dieses Luftschiff zum Verkaufe zu bringen. Infolgedessen hat der Gläubigerausschuß beschlossen, vorerst die Ballonhülle zu verkaufen. Sollte der Rest des Luftballons als Ganzes innerhalb zweier Monate nicht zum Verkaufe gelangen können, so werden die restlichen Bestandteile des Ballons einzeln verkauft werden müssen.« Die arme »Masse«! Wer soll denn das Zeug kaufen? An dessen Erlös wird der Herr Masseverwalter nicht fett werden.

DER NITTNER-GEDENKSTEIN auf dem Semmering wurde am 3. Mai enthüllt. Der Stein steht auf der Höhe des Semmeriugsattels, gegenüber dem Hotel »Erzherzog Johann«. Er trägt die Inschrift: »Dem ersten kühnen Überflieger des Semmerings, 3. Mai 1912, Oberleutnant Eduard Nittner, seine Kameraden und Verehrer.« Darüber befindet sich das Bronzereliefbild des Inzwischen, am 17. Februar 1913, verunglückten Fliegers, und ein Adler mit ausgebreiteten Schwingen krönt das Ganze. Der Denkstein ist eine trefflich gelungene Arbeit des Bildhauers Ernst Hegenbarth. Die Enthüllung fand mit festlichem Gepränge statt.

IN JOHANNISTHAL wurde im April an allen 30 Tagen geflogen. 151 Flieger absolvierten vollständige Flüge, außerdem machten fünf Flieger Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten und die meisten Aufstiege erreichte Ballod auf Jeannin-Tanbe mit 35 Stunden 94 Minuten und 313 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 4558, die Gesamtdauer 591 Stunden 43 Minuten. Die Pilotenprüfung bestanden acht Zivilflieger, die Feldpilotenprüfung neun Zivilflieger. Überlandflüge vom Flugplatz wurden 48 ausgeführt. Es ereignete sich sechs nennenswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 4558 Flügen ein Prozentsatz von 0·13 zu verzeichnen ist. Den Manoli-Preis, der an Sonn- und Feiertagen angeflogen wird, erhielten: Wieting auf Rumpler-Tanbe, Paschmann

anf Ago, Gruner auf Bussard, Griebsch auf Etrich zweimal.

EDUARD SPELTERINI hielt am 4. Mai im Tariner Teatro Vittorio Emanuele unter dem Protektorate der Societa Aeronautica di Torino und der Sektion Turin des Club Alpino Italiano einen Lichtbildervortrag. Er führte seine prachtvollen, höchst interessanten Aufnahmen aus Ägypten (1903) und von einigen seiner berühmten Ballonüberquerungen der Schweizer Alpen vor (Interlaken—Brasson, mit Jungfrau, Gspaltenhorn, Monte Rosa, 6. September 1908; Chamonix—Pizzo di Rascada, mit Montblanc und den Walliser Alpen, 8. August 1909; Mürren—Turin, mit Eiger, Mönch, Jungfrau, Breithorn, Gspaltenhorn, Bieshorn, Weißhorn, Zinalrothorn, Matterhora etc., 12. August 1910). Die farbigen und die in ihrer Art einzigen beweglichen Photographien der gewaltigen Gebirgswelt fanden natürlich besondere Bewunderung, wie Spelterini überhaupt mit seinen Darbietungen einen glänzenden Erfolg erzielte.

DR. RAIMUND NIMFÜHR hielt am 8. Mai vor einem Kreise geladener Gäste im kleinen Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereines einen Vortrag über das Thema: Die automatische Kipp- und Stutzsicherung von Flugzeugen mit Hilfe des zmechanischen Gehirnes und der zpneumatischen, polsierenden Flügel!« Er führte dabei ein Modell vor, das mit Hilfe einer Spende des Kaisers, einer Subvention des Arbeitsministeriums und einer Widmung der Siemens-Schuckert-Werke erbaut wurde. Das Prinzip der Erfindung bei dem Apparat liegt in der Verstellbarkeit der nach Art von Vogelschwingen gebanten Tragflächen, die durch eine Vorrichtung automatisch betätigt wird. Die pnenmatischen Flügel — Luftflächen zwischen doppelter Bespannung — bernhen nach den Ausführungen des Vortragenden auf Studien über den Vogelflug und sollen in weiterer Folge den Segelflug bei größter Ökonomie in der motorischen Kraft bewirken.

MIT DEN VERBOTSZONEN befaßte sich eine Konferenz der F. A. I., die dieser Tage in Paris unter dem Vorsitze des Präsidenten Roland Bonaparte abgehalten wurde. Unter Hinweis darauf, daß die Mitnahme photographischer Apparate an Bord von Flugzeugen leicht zu verbieten sei, wurden die Wünsche formuliert: Die Regierungen mögen prüfen, ob es möglich wäre, die verbotenen Luftzonen abzustaffen oder doch auf den Umkreis der Befestigungswerke zu beschränken. Jeder mit einem entsprechenden Ausweis versehene Zivilführer eines Freiballons möge ermächtigt werden, die verbotenen Zonen in welcher Höhe immer zu überfliegen und im Falle höherer Gewalt auch darin zu landen. Es soll ein für ein Jahr gültiger internationaler Berechtigungsschein gechaffen werden. Betreffs der Flugzeuge und Flugschiffe mögen die Bestimmungen der dentsch-französischen Abkommen auf alle dem Internationale Luftschiffer-Verband angehörenden Länder ausgedehnt und hierbei die Verwaltungsmaßnahmen möglichst vereinfacht werden.

EIN STERNFLUG der deutschen Offiziere aus den Garnisonen Köln, Posen, Königsberg i. P., Halberstadt, Metz, Straßburg, Darmstadt und Grandenz nach Döberitz fand am 4. Mai statt. Jede Fliegerkompagnie entsandte je drei Offiziere, die eine etwa 500 *km* lange Strecke zurücknlegen hatten. Fast alle Geschwader erreichten geschlossen das Ziel. Auch die Döberitzer Offiziere nahmen anf einer Rundstrecke an dem Wettflug teil. Den schnellsten Flug legten die Kölner Offiziere zurück. Sie benötigten für die etwa 500 *km* lange Strecke eine Flugzeit von drei Stunden, ersielten also eine mittlere Geschwindigkeit von fast 170 *km* in der Stunde. In Anschluß fand am 7. Mai ein Geschwaderflug Döberitz—Hannover statt. 22 Ein- und Zweidecker starteten zwischen ½8 und 8 Uhr früh in Döberitz, 20 davon trafen bis ¼11 Uhr auf der Vahrenwalder Heide in Hannover ein, die zwei anderen hatten Notlandungen vornehmen müssen. Am Morgen des 8. Mai kehrten die Teilnehmer an dem Geschwaderflug auf dem Luftwege nach Döberitz zurück.

EIN GEFÄHRLICHES ABENTEUER ist dieser Tage dem in Paris lebenden englischen Ehepaare Simn zugestoßen. Die Leute haben im Bezirk Antenil eine Wohnung im fünften Stockwerke inne. Gegen 7 Uhr morgens wurden sie durch den Anprall eines schweren Gegenstandes auf den Kamin aus dem Schlafe geweckt. Ein 37 Millimeter-Geschoß war aus einem unbemannten Luftfahrzeuge durch das Fenster in das Zimmer gedrungen! Glücklicherweise ging die Sache für die Betroffenen mit dem Schrecken ab. Ein Flugzeugbauer aus Issy-les-Moulineaux bekannte sich dann als Urheber des Unfalls. Er erklärte, daß er Versuche mit blinden Schüssen habe unternehmen wollen und daß dabei aus Versehen ein geladenes Geschoß abgefeuert worden sei. — Die Sache ist jedenfalls noch ungeheuerlicher als sonderbar. Nicht genug daran, daß die Fahrt mit mechanischen Luftfahrzeugen über bewohnte Gegenden ein beträchtliches Gefahrmoment für Unbeteiligte in sich birgt, auch noch Schießexperimente, bei denen den Lenten das Geschoß ins Zimmer fliegt!

AUS BUDAPEST meldet man: Im Abgeordnetenhaus erschien am 21. April eine von Präsidenten Graf Rudolf Béla Zichy geführte Deputation des Ungarischen Aëro-Verbandes beim Ministerpräsidenten Grafen Tisza, um Klage darüber zu führen, daß das Budapester Korpskommando und die Budapester Polizei die Flüge auf dem Rakoser Flugfeld bloß bis 1. Oktober d. J. gestatten wollen. Infolge dieser Hemmung des Korpskommandos und der Polizei sei die Lösung der Frage des neuen Flugplatzes außerordentlich dringend geworden, zumal die sich jetzt in Budapest niederlassenden Flugmaschinenfabriken die der Kriegsverwaltung zu liefernden Kriegsflugzeuge nirgends unterbringen können. Die Deputation erwies darauf, daß die Verwaltungsfläge nicht fortgesetzt, den Ungarn durchquerenden ausländischen Piloten kein Landungsplatz bezeichnet, keine Flugkonkurrenzen abgehalten und, was die Hauptsache ist, die Budapester kriegsavistische Zentrale nicht zu dem von der Kriegsverwaltung gewünschten Zeitpunkt geschaffe werden könne. Der Ministerpräsident erklärte, während der Delegationstagung die Angelegenheit in einem Ministerrat besprechen zu lassen und zur Schaffung des Flugplatzes nach Tunlichkeit alles zu veranlassen, weil er selbst anerkenne, daß die Aviatik ohne einen modernen Flugplatz nicht denkbar sei. Der Ministerpräsident forderte den Aëro-Verband auf, das ausgearbeitete Memorandum in kürzester Zeit zu unterbreiten, damit auch er möglichst bald die dringliche Angelegenheit des Flugplatzes zum Gegenstand seines Studiums machen könne. In Budapest ist unter dem Namen »Lloyd-Flugzeug-Aktiengesellschaft« eine Flugzeugfabrik errichtet nad als Direktor der bisherige technische Leiter der Deutschen Flugzeugwerke in Leipzig, der ehemalige österreichische Oberleutnant Heinrich Bier, engagiert worden. Die Budapester Fabrik wird Doppeldecker nach dem D. F. W.-Militärtyp bauen.

SO OFT das Fliegen mit einem unserer leider noch sehr unzuverlässigen Flugapparate wieder ein Todesopfer gekostet, wird sorgsam nach der »Ursache« geforscht, die das Unglück herbeigeführt. Von Seite der Fabrikanten dieser mangelhaften Flugzeuge wird dann stets sehr geschickt in die Tagesblätter die Mitteilung lanciert, daß die Katastrophe durchaus nicht etwa durch einen Materialfehler oder sonst ein technisches Gebrechen herbeigeführt worden sei, sondern es wird jedesmal kühnlich behauptet, der arme Teufel, der inswischen längst in der kühlen Erde ruht, sei selber Schuld an seinem vorzeitigen Ende gewesen. Entweder heißt es, habe ihn offenbar eine Schwäche angewandelt oder er sei schon übermüdet gewesen, kurz, sein Verhalten habe den Anlaß zu dem Unglück gegeben. Der Ärmste, der Einzige, der als Kronzeuge solche »Feststellungen« als lügenhafte Ausflüchte brandmarken könnte, ist anf ewig verstummt, das Papier aber ist sehr geduldig und muß auf sich drucken lassen, was immer an Unverfrorenheit, Entstellung und Unwahrheit in die Schnellpressen kommt. Die unbefangene Welt aber läßt sich

durch solche Beschönigungen auf Kosten der armen Opfer dieser meuchelmessenden Apparate nicht die Augen auswischen; sie weiß vielmehr sehr gut, was sie davon zu halten hat und daß die schrecklichen Abstürze ihren wahren Grund doch nur in der noch viel zu großen Unsicherheit und Unzuverlässigkeit unserer heutigen Flugapparate haben. *V. S.*

EINE DEUTSCHE AUSZEICHNUNG ist kürzlich dem österreichischen Flieger Sahlatnigg zu teil geworden; er bekam nämlich die Rettungsmedaille für eine kühne Tat, wodurch er bei einer gefährlichen Landung seinen Begleiter Oberleutnant z. S. Bertram von dem Ertrinken bewahrte. Zuerst wurde durch Kabinettsorder vom 10. Januar »dem Oberleutnant z. S. Bertram, Kommandanten S. M. Torpedodivisionsboot »D 4«, bisher von der Marinefliegerabteilung, für die von ihm am 8. Februar 1912 geleistetlich einen Überlandflug von Döberitz nach Heuningdorf, wobei infolge eines Windes die rechte Tragfläche des Flugzeuges davonflog, durch Klettern auf die linke Tragfläche des Apparates und Ausharren auf ihr bis zum Auftrall unter erheblicher eigener Lebensgefahr bewirkte Minderung der Gefahr für den Führer des Flugzeuges, Diplomingenieur Sahlatnigg, ausgeführt bei den Union-Flugzeugwerken, die Rettungsmedaille am Bande verliehen«. Jetzt hat vor kurzem auch der Führer des Flugzeuges, Diplomingenieur Sahlatnigg, für seine an demselben Tage »unter erheblicher eigener Lebensgefahr bewirkte Rettung des Oberleutnants vom Rode die Rettungsmedaille am Bande erhalten. Als das Flugzeug auf das Eis der gefrorenen Havel niederstürzte, geriet der Oberleutnant Bertram unter das Eis und wäre unfehlbar verloren gewesen, wenn nicht Sahlatnigg ihn trotz der eigenen schweren Verletzungen und ohne Rücksicht auf die eigene Lebensgefahr herausgezogen hätte. So haben die beiden Flieger treu bis zum Tode zueinander gehalten und einander gerettet. Freilich, wäre es Sahlatnigg hervorragender Pilotenkunst nicht gelungen, die Maschine durch Wiederanschalten des Motors im Sturz knapp über die Dächer hinweg, zwei Meter vom Ufer entfernt, in die Havel zu werfen, so wären beide rettungslos verloren gewesen.

ZUR AUSBILDUNG zu Flugzeugführern für das Militär zieht das Kuratorium der Deutschen Nationalflugspende, wie kürzlich verlautbart wurde, folgende drei Personengruppen in Betracht: »1. Personen mit abgeschlossener Bürger- oder Mittelschulbildung, die nach militärärztlichem Zeugnis voraussichtlich militärtauglich sind, noch nicht gedient haben und sich verpflichten, zur Ableistung ihrer Dienstpflicht in die Fliegertruppe einzutreten. 2. Personen im Alter bis zu 35 Jahren, die in ihrem militärischen Verhältnis Gefreite, Unteroffiziere, Reserveoffiziere, Reserveoffiziersaspiranten sind, sich verpflichten, in ihrem Beurlaubtenverhältnis zur Fliegertruppe überzutreten und dort auf Verlangen der Militärbehörde im Laufe der nächsten zwei Jahre jährlich zwei dreiwöchige Übungen abzuleisten. 3. Personen im Alter von über 18 Jahren, die, ohne jede Rücksicht auf ihr militärisches Verhältnis, infolge technischer Vorbildung oder aus sonstigen Gründen besonders geeignet scheinen. Hierbei wird vor allem auf Schlosser von technischen Hoch- und Mittelschulen, Konstrukteure u. s. w. Bedacht genommen. Durch Erlaß vom 11. März 1913 haben die preußischen Minister des Krieges und des Innern bestimmt, daß auf Grund des § 89, 6 (Künstlerparagraph) der Verordnung auch solche jungen Leute zur erleichterten Prüfung für den Einjährig-Freiwilligen-Dienst zugelassen werden dürfen, die sich auf dem Gebiete des Flugwesens besonders auszeichnen oder Hervorragendes darin leisten. Die Erfüllung dieser Voraussetzung ist von den Bewerbern durch ein von dem Kuratorium der Nationalflugspende in Berlin ausgestelltes Zeugnis nachzuweisen. Ferner können Einjährig-Freiwillige nach Ablauf des ersten Halbjahres ihrer aktiven Dienstzeit bei einem anderen Truppenteil mit Genehmigung der Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens in die Fliegertruppe versetzt werden.«

»DREIECKSFLUG« ist der Titel eines Wettbewerbes, der unter dem Protektorate des Kaiserlichen Aéro-Kluhs, des Berliner Vereins für Luftschiffahrt, des Königlich sächsischen Vereins für Luftschiffahrt und des Leipziger Vereins für Luftfahrt zwischen den drei Flugplätzen Berlin-Johannisthal, Leipzig-Moskau und Dresden-Kadiz in der Zeit vom 30. Mai bis 5. Juni stattfindet. Der Wettbewerb ist offen für deutsche Flugzeugführer und solche Ausländer, die Flugzeuge deutscher Besitzer führen und seit dem 1. Januar 1914 bei deutschen Flugzeugbesitzern angestellt sind. Alle Flugzeuge deutschen Ursprungs sind zugelassen. Ausländische Motoren sind ausgeschlossen. Für jeden Etappenort wird ein Schiedsgericht gebildet. Ohmänner sind: für Berlin Generalleutnant z. D. von Nieber, für Leipzig Rechtsanwalt Sachse, für Dresden Generalleutnant z. D. von Laffert. Gemeinsamer Obmann des Gesamtschiedsgerichtes ist Generalleutnant von Nieber. Die Wettbewerbe beginnen täglich 4 Uhr nachmittags. Bis 8½ Uhr abends wird Zeit genommen. Diejenigen Bewerber, die bis zum nächsten Morgen 10 Uhr nicht am Etappenort eingetroffen sind, gelten als nicht angekommen. In Betracht auf Belastung, Fluggäste, Höhe und Flugweg ist nichts vorgeschrieben. Bei den Etappenflügen wird die Zeit zwischen dem Überfliegen der Zielinie eines Zwischenetappenortes und der erteilten Starterlaubnis auf demselben Zwischenetappenort nicht gewertet. An Preisen stehen insgesamt ca. 100.000 M. zur Verfügung, von denen als großer Preis 10.000 M. derjenige erhält, der die höchste Summe der Etappenstrecken erzielt, ferner 2000 M. jeder am Ziel Ersteinkommender an den vier Etappentagen. 10.000 M. des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind für den Streckenflug Dresden—Johannisthal am 1. Juni bestimmt, für den eine spezielle Formenwertung erfolgt. An Zuverlässigkeitspreisen kommen 48.000 M. zur Verteilung, an Zusatzpreisen 10.000 M.; 20.000 M. stehen für sportliche Veranstaltungen zur Verfügung. Nennungsschluß ist am 20. Mai.

ZUR AUFSTELLUNG eines Fliegerregiments in der k. u. k. Armee hat das Kriegsministerium als vorbereitende Maßregel für die Formierung von sunächst acht Kompagnien angeordnet, daß sämtliche bei der Luftschifferabteilung derzeit dienend kommandierten Offiziere (Ergänzungsstand und Kursfrequentanten) mit 1. Juli d. J. in die Verpflegung bei der Luftschifferabteilung zu übernehmen sind. Das Kommando der Luftschifferabteilung hat die Einteilung in die einzelnen Unterabteilungen so zu treffen, daß eine möglichste Stabilisierung erreicht wird. Der vorläufig für die Fliegertruppe systemisierte Stand beträgt: 1 Oberstleutnant, 7 Hauptleute, 10 Oberleutnants, 9 Leutnants, 1 Hauptmannrechnungsführer, 2 Oberwerkführer, 1 technischen Beamten, 2 Werkmeister, 1 Hauptmann in Ladestellung, 1 Oberleutnant, 1 Artilleriezeugoffizial, 4 Artilleriebemeister, 19 Feldwebel, 1 Sanitätsfeldwebel, 5 Rechnungsunteroffiziere, 57 Zugsführer, 64 Korporale, 77 Gefreite und 258 Soldaten. Mit 1. November d. J. wird dieser Stand um 8 Oberleutnants und 8 Leutnants erhöht werden. Die Offiziere und Beamten werden je nach ihrer Dienstverwendung bezeichnet: Kommandant, Feldpilot, Motor- oder Freiballonführer, Flugschüler. Leiter der Flugzeug- oder Motorwerkstätte, Leiter der Gasfabrik oder in Dienstesverwendung in der Flugwerkstätte etc. Für die Unteroffiziere und Mannschaften werden folgende Dienstesverwendungen eingeführt; Flugzeugchauffeur, Flugzeugchauffeurgehilfe, Flugparkprofessionist, Werkstättenprofessionist, erster und zweiter Maschinenwärter und Aushilfsmann. Gleichzeitig hat das Kriegsministerium auch Bestimmungen über die Anspruchsgebühr der mit Beginn dieses Jahres normierten Dienst- und Arbeitszulagen erlassen. Der Anspruch auf die Dienstzulagen beginnt mit dem Ersten des Monats, in welchem die Offiziere in den Stand der Luftschifferabteilung übernommen werden, und endet mit Schluß des Monats, in welchem der definitive Abgang aus der Luftschifferabteilung erfolgt. Im Falle der Beurlaubung oder Erkrankung in der Dauer bis zu drei Monaten wird der Bezug der Zulagen nicht unterbrochen. Die Arbeitszulage gebührt während der ganzen Dauer der Anstellung, ausgenommen im Falle der Un-

DER STURZFLUGAPPARAT VON GRADE.

dienstbarkeit während eines vollen Kalendermonates. Von der Mannschaft der Flugparks der Luftschifferabteilung und der Ballonabteilnng können Arbeitszulagen bezieheu: 55 Flugzeugchauffeure, 64 Flugzeugchauffeurgehilfen und 165 Professionisteu, außerdem noch alle Professionisten in den Werkstätten der Luftschifferabteilung in Fischamend.

HANS GRADE, der bekannte deutsche Flugzeugkonstrukteur, hat ein sonderbar aussehendes Flugzeug für Sturz- und Kehrtflüge gebaut, das er, wie die obenstehende Abbildnng zeigt, mit einem doppelten Laudungsgestell ausgerüstet hat, so daß mit dem Flugzeug auch in der umgekehrten Lage gelandet werden kann. Im Typ ähnelt der Eindecker der normalen Grade-Tourenmaschine, nur ist die Kurve der zirka 24 m^2 großen Tragflächen etwas flacher genommen, und die obere Verspannung der Flügel ist gleich stark wie die untere. Mit dem tragenden Schwanz beträgt das Flächenareal 30 m^2. Die Spannweite ist 10 m. Im Gegensatz zu den älteren Gradetypen ist der Sitz des Führers nicht unter den Tragdecken, sondern hochliegend angebracht. Der Motor ist ein Zweitakt-Grade-Motor von 120/96 mm mit vier hängenden Zylindern, der zirka 40 H. P. ergibt. Das Gesamtgewicht des einsitzigen Flugzeuges übersteigt nicht 300 kg. Man berichtet, daß Hans Grade mit dem Apparat bereits in Rückenlage aufgeflogen und nach dreimaligem Umkreisen des Flugfeldes ebenso gelandet ist. Schöne Purzelbaumflüge führte mit dem Flugzeug Gustav Tweer aus. Am 29. März gelang es ihm zum ersten Male, den Apparat in der Luft herumzuwerfen, so daß er mit dem Kopf nach unten flog. Wenige Tage darauf führte er sein erstes Looping the Loop aus. Er war in 700 bis 800 m Höhe gestiegen und setzte zu einem senkrechten Gleitflug an. Als die Maschine in rasender Fahrt niederschoß, warf er sie herum und flog eine Strecke auf dem Rücken, um dann wieder in den normalen Gleitflug überzugehen, nachdem er noch eine senkrechte S-Schleife beschrieben hatte. Die Evolutionen gelangen ganz vorzüglich. Die Augenzeugen dieses Debüts waren erstaunt über die Ruhe und Sicherheit, mit der Tweer sein Programm abwickelte. Gustav Tweer, der aus Osnabrück stammt und noch nicht 20 Jahre alt ist, hat sich als kaum Achtzehnjähriger dem Flugwesen zugewandt und erhielt am 18. April 1913 das Flugzeugführerzeugnis Nr. 180 für Grade-Eindecker. Er ist diesem System auch seither treu geblieben. Auf unserer Abbildung nimmt er den Führersitz des Flugzeuges ein.

IN ADLERSHOF bei Berlin hat unlängst die Luftfahrschule, die aus dem Fonds der deutschen Luftflottensammlung subventioniert ist, einen dreimonatigen Sonderkursus eingerichtet, um Fliegern oder solchen, die es werden wollen, die für ihren Beruf notwendigsten wissenschaftlichen und praktischen Sonderkenntnisse zu vermitteln. Wenn die Kurse auch in erster Linie für die Ausbildung der von der Verwaltung der deutschen Nationalflugspende für die erleichterte Prüfung zum Einjährig-Freiwilligendienst bestimmten Schüler vorgesehen sind, so ist ihr Ausbau doch so geschehen, daß sie anderseits sämtlichen Fliegern und Flugschülern dienen sollen. Der Lehrplan sieht alle wichtigen Gebiete, sofern sie für den Flieger in Frage kommen, vor. Der Motorenbau und -betrieb wird theoretisch und praktisch erörtert und der Flugzeuglehre ist natürlich ebenfalls ein großer Wert beigelegt. Sie wird ergänzt durch die theoretische Flugtechnik, in welcher die Schüler mit den einzelnen Stadien des Fluges, mit den Steuerbewegungen, ihren Wirkungen u. s. w. bekanntgemacht werden. Auch diese beiden Gebiete werden durch praktische Betätigung, Montage- und Herstellungsarbeiten an Flugzeugen in passender Weise ergänzt, während anderseits das Medium, in welchem der Flug vor sich geht, den Schülern durch theoretische und praktische Wetterkunde nähergebracht wird. Wetterkunde ist natürlich nur mit guten Instrumenteukenntnissen möglich, so daß auch hier der Hauptwert auf praktische Benützung und Verwendung der Instrumente gelegt ist, nachdem in den theoretischen Grundlagen die Prinzipien der einzelnen Instrumente klargestellt sind. Das Kartenlesen, die Orientierung nach der Karte und das Vorbereiten der Karte für den Überlandflug ist eine Hauptaufgabe, die den vorgeschrittenereu Schülern vorbehalten bleibt. Die Aufgabe wird stets mit Hinzuziehung besonders instruktiver Wetterlagen gestellt, so daß der Schüler befähigt ist, eine Karte für irgend einen Überlandflug so vorzubereiten, daß auch wirklich alle in der Praxis vorkommenden Verhältnisse berück-

sichtigt sind. Natürlich werden hierbei dem Gebiet der Kompaßlehre und den astronomischen Hilfsmitteln der Orientierung eingehende Vorträge und Übungen gewidmet. Die Kurse werden noch ergänzt durch ärztliche Unterweisungen, erste Hilfe bei Unfällen u. s. w. sowie durch Einführung in die in Betracht kommenden Gesetzes- und Polizeivorschriften. Es finden etwa 16 Vortrags- und 10 Übungsstunden pro Woche statt. Außerdem werden in der Luftfahrerschule, und zwar in den Werkstätten derselben, eine Anzahl von »Volontären« lediglich praktisch in einjährigen Lehrkursen ausgebildet. Die Volontäre erhalten volle Ausbildung in allen Zweigen der Tischlerei, der Schlosserei, Schweißerei u. s. w. und werden später in den Motorenbetrieb und den Flugzeugbau sowie in die Reparatur beider Zweige eingehend eingeführt. Die Lehrwerkstätten sind mit allen Werkzeugmaschinen, mit elektrischem Einzelantrieb ausgerüstet, der Unterrichtsgang ist so eingerichtet, daß in einem Jahrgang ein Flugzeug komplett hergestellt werden kann.

LITERATUR.

»Flugmaschinen.« Von Franz Schneider. Mit 27 Abbildungen. Leipzig 1914. Verlag Hachmeister & Thal. Preis 20 Pfennig. — Das vorliegende, nette Heftchen Nr. 327 der »Lehrmeister-Bibliothek« gibt in gedrungener Form einen recht guten Überblick über sein Thema.

»Institut Aérodynamique de Koutchino 1904—1914.« Moscou 1914. — Die Direktion der berühmten und von D. P. Riabouchinsky vorzüglich geleiteten aérodynamischen Versuchsanstalt von Kutschino hat vorliegende kleine Gedenkschrift aus Anlaß ihres zehnjährigen Bestandes herausgegeben. Man betrachtet, wenn man in dem Hefte blättert, gerne mit Anerkennung die ausgezeichneten Arbeiten, die in dieser Zeit von dem Institute geleistet worden sind.

»Die Rechtsfragen der Luftfahrt.« Vortrag, gehalten in der Eröffnungssitzung des III. Internationalen Kongresses für Luftrecht zu Frankfurt a. M. am 25. September 1913 von Ernst Zitelmann. München und Leipzig 1914. Verlag von Duncker & Humblot. Preis M. 1·20. — Die Arbeiten des luftrechtlichen Kongresses haben allseits außerordentlich erregt und die wissenschaftlichen Ausführungen Zitelmanns haben keine geringe Anerkennung gefunden. Man wird sie gerne in Buchform lesen.

»Die Regelung des Luftverkehrs. Luftverkehrsordnung des D. L. V. mit Angaben über Führerzeugnisse, Prüfungsämter, Flugplätze, Luftschiffwerften u. s. w. Verbotszonen. Entwurf eines Reichsgesetzes für den Luftverkehr nebst Begründung.« Sonderausgabe des Verbandes, der »Deutschen Luftfahrer-Zeitschrift«, Amtsblatt des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. Berlin. Verlag von Klasing & Co. G. m. b. H. Preis 50 Pfennig. — Der Veröffentlichung des in der Broschüre enthaltenen Materials sahen die beteiligten Kreise seit geraumer Zeit mit großem Interesse entgegen. Der dem deutschen Reichstag zugegangene, in der Broschüre enthaltene Entwurf des Luftverkehrsgesetzes wird gewiß den Gegenstand lebhafter und interessanter Erörterungen bilden.

»Aëronautik und Rettungswesen.« Von Ad. Freiher von Odkolek. Wien. Verlag von L. W. Seidel & Sohn. Preis 80 h. — Der Verfasser dieser kleinen Broschüre ist der jetzt öfters genannte Erfinder eines Rettungsfallschirmes für Flieger. Er drückt seine Verwunderung darüber aus, »daß bisnichtlich der Lebensrettung von Ballonpiloten, Fliegern und Passagieren trotz entsetzlicher Katastrophen nichts geschieht«. Darauf kann wohl gesagt werden: »Aus demselben Grande geschieht hier nichts, wie man auch z. B. für Eisenbahnkatastrophen keine Schutzvorrichtungen für die Passagiere erfunden hat.« Freiherr von Odkolek, der, wie seine Ausführungen beweisen, weder guter Fähigkeiten noch auch der Schaffensfreudigkeit ermangelt, hätte diese Gaben wahrlich auf eine aussichtsreichere Sache verwendet als allen als auf den Rettungsfallschirm.

»Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutscheu Flugzeughallenbaues.« Von Richard Sonntag, königlichem Regierungsbaumeister a. D., und Oberingenieur a. D. Mit 91 Abbildungen im Text und 1 Tafel. Berlin. Verlag Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H. Preis brosch. 3 M. — Da der Bau von Flugzeughallen jetzt in Deutschland mit größerem Nachdruck aufgenommen werden soll, kommt das vorliegende Werkchen aus der Feder eines auf diesem Gebiete bekannten Spezialisten, das zusammenfaßend die Grundsätze für die bauliche Ausgestaltung dieser Hallen darstellt und außerdem zahlreiche typische Beispiele ausgeführter Hallen aus allen Teilen Deutschlands wiedergibt und beschreibt, für die dortigen Bedürfnisse gerade zur rechten Zeit. Die Schrift dürfte sowohl für den Konstrukteur, wie für den Flieger, für Körperschaften, die Flugzeughallen bauen wollen, wie für jeden, der sich für diese Fragen interessiert, willkommen sein. Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die in der »Deutschen Bauzeitung« Nr. 12 und 14 von 1914 erschienene Arbeit »Zur Entwicklung der drehbaren Luftschiffhallen« von Richard Sonntag hingewiesen.

»Das militärische Verkehrswesen der Gegenwart.« Von Hauptmann Otto Romberg. Dritter Jahrgang. Mit 7 Abbildungen auf einer Tafel. Berlin 1914. Verlag E. S. Mittler & Sohn. Preis 90 Pfennig. — Im Vordergrunde des Interesses steht das Luft- und Kraftfahrwesen, dem infolge der vielfachen Neuerungen, die es ständig erfährt, mit Recht der breiteste Raum in der Darstellung gewährt worden ist. So behandelt der Abschnitt »Kraftfahrzeuge deren wachsende Verbreitung und Bedeutung für das Verkehrs- und Wirtschaftsleben, ihre Befreiung, die Betriebsstofffrage, Industrie, Krafträder, die verschiedenen Arten der Kraftwagen und die Organisation des militärischen Kraftfahrwesens«. Ebenso ins einzelne gehend findet sich der heutige Stand und die Fortschritte auf dem Gebiete der Luftfahrzeuge dargestellt. Hierbei sind natürlich auch die Erfahrungen anderer Militärstaaten berücksichtigt. Weitere Abschnitte sind den Eisenbahnen und Nachrichtenmitteln gewidmet. Alle Berichte werden durch Nachweise der neuesten einschlägigen Literatur ergänzt. Eine Bildertafel führt Sanitätsautomobile, eine tragbare Militärstation für drahtlose Telegraphie sowie neueste Militärluftschiffahrten vor Augen.

»Jahrbuch der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.« Herausgegeben vom Direktor Professor Dr. Bendemann. I. Jahrgang, 1912/13. Berlin, Verlag Georg Stilke. Preis M. 7·50. — Das Jahrbuch gibt ein anschauliches Bild von der ungewöhnlichen Anspannung, welche die rasche Entwicklung der Luftfahrt von der Anstalt verlangte, die, kaum ins Leben gerufen, sofort große, praktische Aufgaben zu erfüllen hatte. Ein zusammenfassender Bericht des Direktors gibt raschen Überblick über die Gründung, die Bauanlagen, die Organisation und die Tätigkeit im ersten Jahre. Verschiedene Aufsätze und Mitteilungen aus den Akten der Anstalt gewähren näheren Einblick in die leitenden Gedanken, den organisatorischen Aufbau und die Arbeitsweise. Vieles davon wird auch dem Fernerstehenden Interesse bieten. Denn in der groß angelegten Anstalt, die etwa zur Hälfte aus Reichs- und Staatsmitteln errichtet ist und unterhalten wird, mußten organisatorisch wie auch technisch vielfach ganz neue Wege beschritten werden. Fabrikmäßige Werkstattbetriebe, wie sie sonst bei wissenschaftlichen Instituten noch kaum vorkommen, mußten mit der im übrigen mehr akademischen Gliederung zu rationellem Zusammenwirken verbunden werden. Die zweite Hälfte des Buches enthält dann technische Berichte, besonders über die Durchführung und das Ergebnis des ersten Kaiserpreis-Wettbewerbes für Flugmotoren, au dem die deutsche Industrie mit den besten Erzeugnissen vollzählig beteiligt war. An der Hand zahlreicher Abbildungen und Zeichnungen werden alle Konstruktionen eingehend besprochen, die Erfahrungen der Wettbewerbsprüfungen und die sich ergebenden Lehren systematisch dargestellt. Da auch ausländische Motoren zum Vergleich herangezogen sind, so ergibt sich ein vollständiger und genauer Überblick über den Stand der Technik auf diesem für das Flugwesen grundlegenden

Gebiete. Auch die übrigen Teile des Buches sind mit Zeichnungen und Abbildungen reich ausgestattet. Das schöne Werk wird für die Fachwelt und für alle, die an der Entwicklung unser Flugtechnik Anteil nehmen, von bleibendem Wert sein.

BRIEFKASTEN.

S. M. in Köln. — Die Gummi-Kugelhallone von Riedinger in Augsburg werden allgemein gelobt.

E. in Wien. — Die Idee, daß man in Frankreich den 400.000 Francs-Preis für die Erhöhung der Sicherheit des Maschinenfluges einem — Fallschirm-Erfinder zuwenden werde, ist wohl zu absurd, um sich auch nur einen Augenblick damit zu beschäftigen.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques Parait le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

„La Navigazione Aerea"

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. **Luigi Mina** vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag **E. Voghera,** Via Po 3, **Rom.**

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen - Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

Neu! Neu!

Soeben erschien:

Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik, Band 14.

Fliegerhandbuch

Ein Leitfaden der gesamten Flugtechnik

von

Robert Eyb

k. u. k. Hauptmann Feldpilot.

400 Seiten mit 134 Abbildungen u. 1 Tafel.

Preis elegant gebunden K 12·25.

Inhaltsverzeichnis:

Vorkenntnisse: *Graphische Darstellungsweise — Statik — Dynamik — Materialdaten — Festigkeitslehre.* — ***Experimente:*** *Gesetze des Luftwiderstandes — Formwiderstand — Oberflächenreibung — Widerstand von Flächen.* — ***Wetterkunde:*** *Temperatur — Luftdruck — Luftfeuchtigkeit — Wind — Wetterregeln.* — ***Der Motor:*** *Arbeitsweise des Viertaktmotors — Leistung des Motors — Einzelteile des Motors — Motordiagnose — Beschreibungen verschiedener Motortypen und Vergleiche — Anhang.* — ***Entwurf und Bau:*** *Einteilung der bestehenden Flugzeugtypen nach der Tragflächenform — Eigenschaften eines Flugzeugs — Detailentwurf.* — ***Propeller:*** *Benennungen und Definitionen — Blattform im allgemeinen — Kräfteverlegungen — Zusammenhang von Slip, Zug, Steigung, Motorstärke u. s. w.* — *Nutzeffekt — Propeller, deren Blätter nach vorne geneigt sind — Gestalt der Luftstromlinien — Zeichnerische Darstellung und Erzeugung des Propellers.* — ***Fliegen:*** *Fliegen lernen — Fliegerschule — Fliegen im allgemeinen — Ausrüstung — Gefährdung von Flugzeugen — Das Flugzeug als Aufklärungsmittel.*

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom Verlage:

Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 7. Wien, 1. Juni 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Werden die Lenkballone nach und nach verschwinden? — Wissenschaftliche Flugtechnik. — Flugtechnische Versuchsanstalt in Wien. — Flugwoche in Aspern. — Der Prinz Heinrich-Flug. — Flugzeuge für deutsche Kolonien. — Wieder einer! — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

WERDEN DIE LENKBALLONE NACH UND NACH VERSCHWINDEN?

Der französische Schriftsteller Mark Gouvieux, der in dem Blatte „La Vie au Grand Air" schon öfters bemerkenswerte Betrachtungen über Luftschiffahrt angestellt hat, behandelte ebendort vor einiger Zeit die Frage, ob die Lenkballone ihrer zu großen Empfindlichkeit wegen vom aëronautischen Schauplatz verschwinden werden. Den Anlaß hierzu bot ihm der Unfall des Schütte-Lanz-Luftschiffes in Schneidemühl, der an so viele Zerstörungen deutscher Motorballone erinnert und infolgedessen in allen Kreisen ein Gefühl erweckt habe, das sich kurz in den Ausruf fassen lasse: „Wieder einer!" Der Autor knüpft an diese Stimmung an und führt im wesentlichen das hier Folgende aus:

„Ach ja — wieder einer — und andere noch werden folgen. Wir haben nicht aufgehört, es in unseren früheren Aufsätzen immer wieder auszusprechen, daß diese Unfälle in der Luftschifffahrt jenseits des Rheins unvermeidlich sind. Sie werden notwendig hervorgerufen durch die übertriebene Vergrößerung des Luftschiffvolumens, welches sich bei der Landung, bei der Verankerung, beim Einfahren in die Halle rächt.

Die deutsche Unfallstatistik seit 1909 — dem Zeitpunkte der Einführung der großen Zeppelin-Kreuzer — spricht eine ergreifende Sprache. Man kommt zu einem Durchschnitt von zwei Luftschiffen pro Jahr, die entweder zerstört oder gebrauchsuntüchtig werden. Einige Ballone sind explodiert, andere entflogen oder sind zerknickt worden, während man sie auf dem Boden mit vieler Mühe festhielt. Aber die erste Ursache für das alles ist eben das riesige Volumen.

Die Schwierigkeiten der Landung, sowohl der normalen als auch der Notlandung, wachsen mit der Masse und dem Kubikinhalt des Ballons. Von 1905 bis 1909 erzeugten Frankreich und Deutschland ungefähr gleich viele Motorballone, und zwar Prallluftschiffe oder auch halbstarre, welche den Kubikinhalt von 6000 bis 8000 m^3 nicht überschritten. Während nun Frankreich auch nach dem Jahre 1909 noch dem Grundsatz vom kleinen Volumen treu blieb, spannte Deutschland seine Kräfte für große, starre Zeppelin-Ballone an. So sehen wir das fabelhafte Anwachsen des Kubikinhalts, über 10.000 m^3 auf 15.000 m^3, dann auf 18.000 m^3, auf 20.000 m^3 (mit den Typen „L", „Hansa" und „Viktoria Luise") und sehen 1913 ein weiteres Steigen auf 22.000 m^3 an den Zeppelin-Ballonen und dem Schütte-Lanz, um weiters zu hören, daß für 1914 die öffentliche Meinung in Deutschland gar Luftschiffe von 26.000 bis 28.000 m^3 verlangt!

28.000 m^3 — das ist viermal die Größe unseres Lenkballons „Commandant Coutelle". 28.000 m^3! Kann sich der Leser die Masse dieses 160 m langen Ungetüms vorstellen?!

Jede übermäßige Kraftentfaltung, jede Vergrößerung ins „Kolossale" hat ihre unangenehme Kehrseite. Wenn wir schon mit unseren Motorballonen von 6000 bis 8000 m^3, wie dem „Fleurus", dem „Commandant Coutelle", dem „Vincenot", dem „Réau"*) u. s. w. zugeben, daß die Manöver aus der Halle, die Aus- und Einfahrt, heikel sind — was muß man da erst von den 22.000 bis 28.000 m^3 fassenden Zeppelin-Kreuzern denken!

Das Herausbringen aus der Halle geschieht selbst bei den verhältnismäßig kleinen französischen Luftkreuzern schon durch 150 Mann; bei den großen deutschen Luftschiffen ist die Mannschaft auf 250 verstärkt worden. Der Transport vollzieht sich bei manchen deutschen Hallen auf Schienen — ein System, das in Frankreich zu St. Cyr für den Starrballon „Spiess" angewendet wird. So ist die Ausfahrt bei ruhigem Wetter relativ leicht, obgleich sie große Sorgfalt und pünktliches Zusammenwirken aller Beschäftigten

*) Die letztere zu Grunde gegangen ist. *Die Red.*

erfordert. Durch die Mannschaft wird der Ballon etwa 100 bis 150 *m* von der Halle weggeführt und hier erfolgt der Aufstieg.

Auf alle Fälle noch heikler als die Ausfahrt ist die Heimkunft. Bei der Landung werden in etwa 150 *m* Höhe die Halteseile abgerollt. Sie werden von der Mannschaft auf der Erde erfaßt und langsam wird daran das Luftschiff herabgezogen. Beim Einbringen in die Halle ist ein störendes Moment gegeben, das während des Aufenthaltes in der Luft nicht in Betracht kommt: nämlich der Seitenwind. Sogar in Frankreich, wo nur mit kleinen Dirigeables operiert wird, ist der Seitenwind eine starke Behinderung und zwingt zu größter Sorgfalt, um ein Andrücken der Ballone an das Hallentor zu vermeiden. Nichtsdestoweniger kann man sagen, daß es unseren Militärluftschiffern noch nie unmöglich gewesen ist, mit einem erfahrenen, gut geleiteten Personal einen gelandeten französischen Lenkballon in seine Halle zu bringen.

Ganz anders liegen die Dinge bei einem deutschen Zeppelin, wenn der Seitenwind sich einstellt. Man denke an das Riesengewicht und die Masse eines Luftschiffes mit drei Gondeln, mehreren Motorengruppen, einer Hülle von 150 *m* Länge und 12 *m* Höhe und mit den dieser Masse entsprechenden Zubehörteilen (Horizontalflächen, Steuer etc.). Trotz den 250 Mann ist es gar oft vorgekommen und ereignet sich immer noch, daß der Kapitän des Luftschiffes die Verankerung im Freien dem gefährlichen Bergungsversuch vorzieht, bei welchem der „Zeppelin" nur zu leicht an die Seiten der Halleneinfahrt gedrückt und dabei geschädigt, oder gar, wie der „Z-Ballon" im Jahre 1910, zerstört werden kann. Der Kapitän riskiert in so einem Falle noch lieber auf gut Glück das Verweilen im Freien, um das Nachlassen des Windes abzuwarten.

Diese wenig fruchtbaren Manöver führen häufig genug zu Unannehmlichkeiten. Wie oft lesen wir doch in kurzen Sportberichten von jenseits des Rheins die lakonische Bemerkung, das Zeppelin-Schiff so und so habe bei der Landung da und da nicht in die Halle gebracht werden können! Tritt nun diese Nötigung ein, im Freien zu bleiben, so gibt es zwei Mittel, den Ballon zu fixieren. Das eine ist das Halten durch Mannschaft, das andere die Verankerung. Diese geschieht entweder mit Marineankern, wie in Frankreich, oder aber mit Vorrichtungen, die wie Korkzieher in den Boden eingeschraubt werden. Letztere Art der Fixierung wandte der „Schütte-Lanz" an, als er auf seiner Fahrt von Königsberg auf Berlin in Schneidemühl herabgehen mußte. Er verankerte sich auf dem Exerzierplatz bei dieser Stadt; eine von rückwärts kommende Böe erfaßte den Ballon, riß ihn los und trug ihn den Bemühungen der Haltemannschaft zum Trotz in die Lüfte.

Das ist ungefähr eine Wiederholung dessen, was mit unserer „Patrie" geschehen ist — eines Ballonschicksals, das sich Frankreich zur Warnung hat dienen lassen und das man nun in Deutschland trotz allen Bemühungen nicht vermeiden kann. Freilich gibt es eine Abhilfe; das ist die drehbare Halle, die es gestattet, immer in der Achse des Windes einzufahren, also den Seitenwind, den großen Feind, auszuschalten. Allein dieses Mittel ist sehr teuer. Es ist kostspieliger als das Luftschiff selbst, denn eine drehbare Halle wird auf 1,500.000 Francs veranschlagt, und ein Lenkballon kostet zwischen einer Million und 1,500.000 Francs.

Was schiert das aber die deutsche Luftschiffahrt! Sie will an der Spitze marschieren, und da ist ihr kein Opfer zu groß. Vorderhand sind nur drei oder vier solche Hallen gebaut worden; doch auf die Bedeutung dieser Konstruktionen muß hingewiesen werden. Sie bilden wohl das einzige Mittel, um dem sonst unvermeidlichen jährlichen Verlust mehrerer Luftkreuzer einigermaßen zu steuern.

Die Folgerung, die aus all den Unfällen deutscher Lenkballone zu ziehen ist, bleibt dieselbe, die wir immer vertreten haben und entgegen allen Verlockungen und Sophismen weiter vertreten werden: das Flugzeug ist ein praktischeres Kriegsmittel als der Lenkballon.

Natürlich darf dieser Satz nicht so aufgefaßt werden, als wären die Lenkballone wegen der Flugzeuge nun auf einmal ganz überflüssig. Aber er soll an die Unzukömmlichkeiten erinnern, die mit den Lenkballonen verknüpft sind, besonders mit den ganz großen.

Von den Fortschritten der deutschen Luftflotte, besonders von der gegen Frankreich erzielten Überlegenheit an Geschwindigkeit, Größe und Aktionsradius hat sich die Volksmeinung in Frankreich einen tiefen Eindruck geholt. Sie erblickt im Nachbarreich 19 Luftdreadnoughts von 18.000 bis 24.000 m^3, Geschwindigkeiten von 70 bis 75 *km* pro Stunde, Aktionsradien von 800 bis 1200 *km*, Funkenstationen von 200 bis 300 *km* Reichweite an Bord, Nutzlasten von 1500 bis 2000 *kg;* und dem allen sieht sie eine Flottille von zehn kleineren, schmächtigeren Luftschiffen entgegengestellt, deren schnellste (der „Fleurus" und der „Commandant Coutelle") nur 60 *km* pro Stunde fahren, und deren weit minder komfortable Gondeln nur eine schwache Mannschaft und nur mittelstarke Funkenstationen tragen können.

Man nahm sich in Frankreich die deutschen Panzerluftkreuzer zu Herzen, die Volksmeinung machte sich geltend, drang auch ins Parlament. Es geht ein Verlangen nach ebenso großen Luftfahrzeugen, wie sie das Nachbarreich hat. Aber es soll gesagt sein, daß wir nicht das Trefflichste tun, wenn wir unsere Nachbarn in allen Punkten um jeden Preis kopieren."

WISSENSCHAFTLICHE FLUGTECHNIK.

Die unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich von Preußen stehende Wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik hielt Ende April in Dresden ihre ordentliche Mitgliederversammlung ab. Die Versammlung brachte nebst den administrativen Beratungen und gesellschaftlichen Veranstaltungen eine Reihe von Vorträgen, die in den Hauptpunkten nachstehend wiedergegeben werden.

Professor Richard Knoller, Wien: »Zur Festlegung einiger aëromechanischer Begriffe.«

Der Vortragende unternahm die Klarstellung einiger Punkte. Die wichtigsten Widerstandskräfte, die von der Trägheit der Flüssigkeit herrühren, wachsen mit dem Quadrate linearer Körpergröße. Sie werden durch ein Druckmaß gemessen. Für die Druckeinheit empfahl der Vortragende die Identifizierung mit der hydrodyn amischen Druckeinheit, die nach Belleben mit hydrodynamischem Druck, Strömungsdruck oder Standruck bezeichnet werden kann. Sie läßt sich definieren als größter Oberflächendruck, als Ausflußdruck, läßt sich auch ermitteln durch die Geschwindigkeitshöhe und gibt so eine klare Vorstellung von der Normalfläche. Die übliche Ausdrucksweise für die Widerstandskräfte ist die durch die Druckeinheit, eine Fläche und eine Widerstandsziffer. Der Vortragende empfahl, statt der Widerstandsziffer Einheitswiderstände, d. h. Einheitsantrieb u. s. w. einzuführen. Besonderen Wert habe die Einführung gewisser Stabilitätsmaße, so daß man mit knrzen Angaben über alle für die Stabilität wichtigen Punkte informiert werden könne. So sollen die tatsächlichen Angriffspunkte der Widerstandskräfte angegeben werden, die auf einer Hüllkurve aller Widerstandslagen sich befinden. Dann läßt sich das Anfrichtungsvermögen für einen beliebigen Drehpunkt, bezogen auf die Einheit des Widerstandsnachses, nnmittelbar durch den Abstand des Drehpunktes von der Zarschirichtung als Stabilitätsarm benennen. Für den planmäßigen Vergleich von Flügelformen ist die einheitliche Feststellung der Nullrichtung des Profils von Wert, da ans deren Neigung znr Windrichtung der Anstellwinkel sich ergibt. Das bisher übliche Verfahren läßt sich auf allen Flügelformen mit irgendwie konvexer Druckseite nicht durchführen. Der Vortragende empfahl die Einführung einer Umkleidnng der Flügel mit einer geometrischen Kernfläche, so daß dann die Kernlinie nach Richtung und Größe für den Flügel charakteristisch bleibe. Die näheren Erörterungen wurden an Hand der von Professor Jonkowsky vorgeschlagenen Profilformen erläntert.

Professor Dr. Th. von Karman, Aachen: »Längsstabilität und Längsschwingungen von Flugzeugen.«

Die Frage nach der Längsstabilität ist in den letzten Jahren nach verschiedenen Methoden in Angriff genommen worden. Man kann die kleinen Schwingungen numerisch disktnieren (Runge) oder die Stabilität graphisch durch Kräftepläne antersnchen (Knoller). Um größere Übersichtlichkeit zu erreichen, soll versucht werden, diejenigen Größen, die insbesondere für die Stabilität verantwortlich sind, von denjenigen abzutrennen, die man bereits als durch andere Rücksichten als festgelegt anzusehen hat. Es zeigt sich, daß für die Stabilität zwei Konstruktionsgrößen maßgebend sind, die als »äquivalente Pendellänge« und »relatives Dämpfungsmoment« bezeichnet werden sollen. Die äqnivalente Pendellänge ist die Länge jenes mathematischen Pendels, das dieselbe Schwingungszeit besitzt, als das im Luftkanal im Schwerpunkt drehbar befestigte Flugzeng. Sie hängt von der statischen Stabilitäts (metazentrische Höhe) und vom Trägheitsmoment des Flugzeuges ab. In die Rechnung tritt die Verhältniszahl der Pendellänge und der der Fahrgeschwindigkeit entsprechenden Geschwindigkeitshöhe ein. Das relative Dämpfungsmoment ist durch die Verhältniszahl $f/^g$ gebrochen durch $F g^2$ gegeben, wobei f und F die Dämpfungs-, bezieh ngsweise Tragfläche, l den Abstand der Dämpfungsfläche vom Schwerpankt, g den Trägheitshalbmesser des Flugzeuges bedentet. Wählt man die beiden erwähnten Verhältnissahlen als Koordinaten einer graphischen Darstellung, so ist es nnschwer, den Einfluß aller Größen auf die Stabilität und das Dämpfungsmaß der Störungen zu beurteilen. Man sieht, daß die Stabilität wesentlich durch das Dämpfungsmoment gewährleistet wird, ein fehlendes Dämpfungsmoment kann nur durch eine sehr erhebliche Vergrößerung der statischen Stabilität ersetzt werden. Es ist auch nicht schwer, den Einfluß des Gleit-, beziehungsweise Steigwinkels zu nntersnchen. Die graphische Darstellung soll den Konstrukteur in die Lage setzen, sowohl die bekannten Flugzeuge nach ihrer Stabilität einznordnen, als einem neu zu entwerfenden Flugzeng die nötige Stabilität zu sichern.

Professor Dr. Ing. Reissner: »Über den wissenschaftlichen Stand des Propellerproblems.«

Man hat in dieses Problem auf drei verschiedenen Wegen einsndringen versucht, die am besten durch die Namen der Forscher Rankine, Froude und Jonkowsky gekennzeichnet werden. Die drei Methoden sind aber nur insoweit richtig, als sie sich in gegenseitige Übereinstimmung bringen lassen. Insbesondere ist die Rankinesche Methode nur insofern gültig, als die ermittelten Strömungsgeschwindigkeiten auch wirklich durch Flügelflächen erzeugt werden können. Die Froudesche Methode darf nur so verwendet werden, daß nur die Rankineschen Strömungsgeschwindigkeiten bei ihrem Anfreffen auf die Flügel die Froudeschen Schnö- nnd Drehmomente ergeben dürfen. In der Katta-Ipnkowskischen hydrodynamischen Theorie dürfen nur solche Zirkulationen vorausgesetzt werden, wie sie durch wirkliche Flügelprofile erfahrungsmäßig erzeugt werden, und zu dem Strömungsfreien, hydrodynamischen Strombilde müssen die Energieverluste durch den Froudeschen Widerstand der Flügelprofile ergänzend hinzugefügt werden. Nur solche Ergänzungen werden der streng hydrodynamischen Theorie erlauben, technisch brauchbare Propeller zu liefern. Von diesem Standpunkt aus ist noch manche theoretische und experimentelle Zusammenarbeit nötig.

Freiherr von Soden-Fraunhofen: »Untersuchungen an Luftschrauben am Stand nnd in der Fahrt beim Luftschiffbau Zeppelin.«

Am »L. Z. 12«, dem späteren Militärluftschiff »Z. III«, wurden bei 19 Fahrten in der Zeit vom 26. April bis 26. Mai 1912 Messungen ansgeführt. Es kamen vier verschiedene Luftschranben zur Prüfung, drei vom Luftschiff han Zeppelin hergestellt und eine fremde hölzerne Luftschraube. Neben der häufig üblichen Art der gemeinsamen Auftragung der Meßergebnisse bezüglich des Schubs, der Leistnng und des Wirkungsgrades der Schranben zeigte der Vortragende ein Diagramm, welches die Wirkung der Schranben im Zusammenhang mit Motor und Luftschiff sowie das Zusammenarbeiten mehrerer Schrauben erläuterte. Der Versuch, die verschiedenen an den Luftschranben aufretenden Arbeitsverluste und deren Ursache znsammenznstellen, bildete den Schinß des Referats.

Professor Scheit, Dresden: »Das Indizieren von Flugzengmotoren.«

Der Vortragende wies nach, daß die bekannten Indikatoren für den schnellanfenden Explosionsmotor nicht verwendbar sind. Soweit die Feststellung der Leistung Endzweck ist, ist dies zwar zu verschmerzen, denn im Gegensatz zn den langsam laufenden Motoren gestaltet sich gerade heim Schnellläufer die Ermittlung des Drehmomentes überaus einfach, insbesondere unter Benutzung des Pendelrahmens mit Windflügelbremse. Anders liegen aber die Verhältnisse hinsichtlich der Kontrolle des Arbeitsvorganges im Arbeitszylinder. Zwar lassen sich diese Vorgänge mittelbar in der Richtung benrteilen, ob irgend welche Veränderungen an der Zündung, an der Zusammensetzung des Gemisches, ein neuer Vergaser u. s. w. vorteilhaft ist oder nicht, d. h. die Leistnng erhöht nnd den Brennstoffverbrauch vermindert. Weiter hat man insbesondere den Schnellläufer auf hohe spezifische Leistnng bei sparsamem Benzinverbrauch zu bringen verstanden, doch ist die Wärmebilanz trotzdem noch keine glänzende zu nennen, so daß noch weitere Verbesserungen anzustrehen sind. Solche werden auch zweifellos auf dem bisher beschrittenen Wege der mittelbaren Beobachtung erzielt werden, doch darf als feststehend gelten, daß, sofern es gelingen würde, brauchbare Indikatore zu schaffen, die einen unmittelbaren

Einblick in die Arbeitsvorgänge ermöglichen würden, das gesteckte Ziel in kürzester Zeit erreicht werden könnte.

Dr. Ing. Walter Freiherr von Doblhoff: »Über Flugmotorenuntersuchungen.«

Die bei der Untersuchung von Flugmotoren hauptsächlich auftretenden Schwierigkeiten liegen ausschließlich in der Messung der Drehmomente. Für die Messung des Drehmomentes kommen zwei Methoden in Frage: Messung an der Welle oder Messung am Gestell der Maschine. Zur ersteren gehört die Bremsung mit Momentmessung an der Bremse selbst, ferner die Messung mittels eines zwischen Motor und Verbrauchswelle angebrachten Dynamometers, zur anderen die in letzter Zeit mehr in Aufnahme gekommene Messung mittels Pendelwage. Der Vortragende faßte seine Ansichten in folgendem zusammen: Flugmotoren sollen durch ihre Luftschrauben gebremst werden. Die Drehmomentbestimmung mittels Pendelrahmens hat konstruktive Schwierigkeiten und prinzipielle Mängel, die es wünschenswert erscheinen lassen, auch dessu noch die Schraube heranzuziehen. Der Weg dazu wurde kurz angegeben. Die Aobringung des Flugmotors geschieht auf einem festen Gestell, dem leicht jeder gewünschte Grad der Elastisität gegebeu werden kann und das ohne konstruktive Schwierigkeiten ein Neigen des Motors gestattet. Auch die Unannehmlichkeiten, die bei Pendelrahmen bezüglich der Zuführung der Betriebsstoffe bestehen, fallen naturgemäß weg; alle Leitungen können fest verlegt werden. Die Messung des Drehmomentes kann sehr genau am Pendelgehäuse des Elektromotors vorgenommen werden und braucht nicht am Flugmotor selbst durchgeführt werden, wo infolge der unvermeidlichen Schwankungen sehr stabile oder stark gedämpfte Wagen verwendet werden müssen, die dadurch ungenauer anzeigen; genauso wird wirklich das nutzbare Drehmoment an der Schraube. Bei der vorgeschlagenen Art der Anordnung der beiden Motoren und deren eventuelle Einkleidung sowie bei der Ausführung der Versuche in einem geordneten Luftstrom von genügender Größe, sind die möglichen Luftströmungsverhältnisse so gut wie möglich nachgeahmt, so daß deren Einfluß auf die Abkühlung des Motors, auf die Wirksamkeit des Kühlers, auf dem Vergaser u. s. w. tunlichst der gleiche ist. Für den beschaften Luftstrom sind an anderen Verwendungsmöglichkeiten vorhanden. Versuche an großen Modellen von Tragflächen, Luftschiffen, Fliegern, die sehr wertvoll sind, am die Extrapolation von an kleinen Modellen gewonnenen Versuchswerten auf die Naturgröße, denn Luftwiderstandsversuche an ganzen Flugzeugbestandteilen wie Fahrgestellen, Schwimmern u. s. w. an den natürlichen Objekten selbst, ferner Luftwiderstandsbestimmungen am ganze Automobile, die bisher in keiner Weise vorgenommen werden konnteu.

Ingenieur E. Seppeler, Leiter der Motorenabteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Adlershof: »Über Flugmotoren-Untersuchungen.«

Untersuchungen an neuen Motoren, auch wenn sie bis zu den kleinsten Einzelheiten ausgedehnt werden, genügen keineswegs schon zur Beurteilung eines Motors auf Brauchbarkeit im Flugbetriebe. Entscheidend ist erst das Verhalten bei den Ermüdungs- und Alterserscheinungen, deren Ermittelung lang ausgedehnte Dauerversuche erfordert, unter tunlichen oder besser in gewissen Grade erschwerten Betriebsbedingungen. Bei der Durchführung besonders langdauernder Motorenprüfungen spielt eine der späteren Betriebsart entsprechende Nachgiebigkeit, ferner die Auswechselbarkeit des betriebsfähig aufgebauten Motors eine Rolle insbesondere, auf dem Motorfabrikanten die Möglichkeit zu geben, sein Fabrikat unter denselben Verhältnissen wie beim Flug und der späteren Prüfung erproben zu können. Gegen des Prüfungsverfahren von Doblhoff lassen sich zwei Einwände erheben, beruhend auf der geringen Standfähigkeit normaler Schrauben gegenüber Witterungserscheinungen und Alterserscheinungen, ferner auf der Verschiedenheit des Gleichganges während des Betriebes em Motor und der Eichung durch elektrische Leistungswage. Der erste Grund hat die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt veranlaßt, den Pendelrahmen beizuhalten und ihu auf Grund der Erfahrungen aus dem vorjährigen Wettbewerbe zweckentsprechend umzubilden. Dieser Pendelrahmen liegt in einem Luftkanal, ist samt Bedienungs- und Motorraum durch eine feststehende Verkleidung der Einwirkung des Luftstromes entzogen, besitzt neben der Zugkraftmessung der Schraube eine Vorrichtung, um neben dem mittleren Drehmomente auch die Drehmomente der Schwankungen nach Größe und Zahl zu ermitteln. Der Pendelrahmen zeigt ferner eine neue, eigenartige Lösung des nachgiebigen Motoraufbaues. Der damit erzielbare Grad von Erschütterungsdämpfung legt eine Übertragung auf dem Flugzeugban nahe, um auch die sparsameren, aber mit Stößen arbeitenden Vierzylindermotoren ohne Nachteil für Flugzeug und Führer verwenden zu können.

Professor Cohnheim: »Über die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts beim Vogelflug.«

Die Vögel verstehen es bekanntlich meisterhaft, mit Benutzung der geringsten Luftstörungen sich im Gleitflug im Gleichgewicht zu halten. Dies geschieht dadurch, daß die Muskeln von Flügeln, Schweuz und Körper reflektorisch auf die leichtesten Reize hin in ihrer Spannung immer so verändert werden, wie es das Gleichgewicht erfordert. Die Spannungsreflexe zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts sind in letzter Zeit von R. Magaus (Utrecht) an Säugetieren aufgeklärt worden. Dabei het sich folgendes ergeben: Die Reflexe gehen teils von dem Bogengangsapparat aus, teils von den Nackenmuskeln und sie verlaufen ebenso vollkommen, wenn das Großhirn fehlt. Für die Technik ist es wichtig, daß die Gleichgewichtsreflexe in der Hauptsache nicht in Bewegungen bestehen, sondern auch in Spauuungen, und daß die Reflexe ablaufen, wenu das Großhirn entfernt ist. Denn mau ist physiologisch berechtigt, ein Tier ohne Großhirn als einen Reflexautomaten zu betrachten, dessen Eigenschaften technisch nachgemacht werden können.

FLUGTECHNISCHE VERSUCHSANSTALT IN WIEN.

Die Gründung eines Vereines zur Errichtung einer flugtechnischen Vollzugsanstalt in Wien, die Professor Richard Knoller auf dem letzteu österreichischeu Luftschiffertage ankündigte, ist nun vollzogen worden; am 12. Mai fand die konstituierende Versammlung statt. Der Wert und die Wichtigkeit eines solchen Institutes lieg: auf der Hand; es het denn auch in anderen Staaten auf aviatischem Gebiete schon Vorbilder: in England, das die größte derartige Anstalt besitzt; in Frenkreich, wo das von Henry Deutsch de la Meurthe gegründete Institut in St. Cyr besteht; in Deutschland an der Versuchsanstelt in Adlershof und in Italien au der militärischen Versuchsanstalt. Österreich besitzt auf anderen technischen Gebieten solche Institute, die Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge und die schiffsbautechnische Versuchsanstalt. Daß nun auch eines dazu kommen soll, dem die wissenschaftliche Förderung der Aviatik obliegt, ist sehr zu begrüßen, noch mehr aber, daß die neue Versuchsanstalt hoffentlich auf die Praxis ausgiebigen Einfluß nehmen wird. Wie notwendig es ist, daß die Apparate, denen die Flieger ihr Leben anvertrauen müssen, vorher einer strengen und gewissenhaften Prüfung unterzogen werden, hat sich ja leider bei uns nun schon durch eine Reihe von Unglücksfällen nur zu sehr gezeigt. Dem Kuratorium des neuen Vereines gehören Vertreter der höchsten Ämter des Staates, verschiedener Ministerien an, dann der Gemeinde Wien, der militärischen Luftschifferabteilung und anderer Stellen. Die Anstalt wird also, wenn auch von einem speziellen Verein gegründet, doch den Charakter eines unter der Ägyde der öffentlichen Stellen stehenden Instituts tragen. Ihrer Natur nach wäre ihre Gründung übrigens etwas, das in den Wirkungskreis des Flugtechnischen Vereines paßte, der jedoch nur als Propoueut des Spezialvereines fungiert hat.

Der neue Vereiu führt den Namen »Flugtechnische Versuchsanstalt«. Sein stattatrischer Zweck ist die Errichtung und Betriebsführung einer flugtechnischen Versuchsanstalt, um dadurch die technischen Bedingungen des Baues der Luftfahrzeuge zu erforschen und die

heimische Luftfahrt technisch und wirtschaftlich zu fördern. Zur Erreichung dieses Zweckes obliegen der Versuchsanstalt: Erprobungen und Prüfungen von Propellern und Motoren für Luftfahrzeuge unter Bedingungen, welche den Verhältnissen bei ihrer Verwendung möglichst nahekommen; Untersuchungen an betriebsfähigen Luftfahrzeugen in Fahrt; Widerstands- und Gleichgewichtsversuche an großen Modellen und an Bestandteilen von Luftfahrzeugen unter Verhältnissen, welche der Wirklichkeit möglichst entsprechen; die Ausstellung von Zeugnissen über die Ergebnisse der von ihr ausgeführten Untersuchungen und Erstattung von Gutachten. Die Ausführung der ersten drei Arbeiten erfolgt entweder auf Antrag von in- und ausländischen Behörden, Gesellschaften, Vereinen oder sonstigen Antragstellern auf deren Kosten oder im Rahmen des Arbeitsprogrammes im Auftrage des Kuratoriums auf Kosten des Vereines.

Für ordentliche Mitglieder (physische oder juristische Personen sowie Behörden) ist die Eintrittsgebühr auf 50 K, der Jahresbeitrag auf 100 K festgesetzt. Wer dem Vereine mindestens 50.000 K widmet, ist Gründer. Für Mehreintungen ordentlicher Mitglieder wird diesen eine festgesetzte Ermäßigung vom Tarife für Versuche oder Gutachten gewährt.

Die Mittel des Vereines werden beschafft: durch Subventionen der Ministerien und sonstigen Behörden, Widmungen und Beiträge der Gründer, Jahresbeiträge der Mitglieder, Taxen für die von der Anstalt ausgeführten Untersuchungen und Honorare für die von ihr erstatteten Gutachten, durch sonstige Zuwendungen und Schenkungen.

Die Angelegenheiten des Vereines besorgen der Präsident, der Vizepräsident, das Kuratorium und die Generalversammlung. Das Kuratorium besteht nebst dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten aus je einem Vertreter des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, des Kriegsministeriums, des k. k. Ministeriums für Kultus und Unterricht, der Gemeinde Wien, des k. k. Technischen Versuchsamtes, der k. u. k. Luftschifferabteilung, der Lehrkanzel für Luftschiffahrt und Automobilwesen an der Technischen Hochschule in Wien, zwei Vertretern des Flugtechnischen Vereines, zwei von der ordentlichen Generalversammlung auf ein Jahr zu wählenden Vereinsmitgliedern, ferner jenen physischen und, falls nicht bereits eine Vertretung im Kuratorium vorliegt, aus je einem Vertreter jener juristischen Personen, die einen Gründungsbeitrag von mindestens 100.000 K oder einen einmaligen Beitrag von 30.000 K und außerdem einen Jahresbeitrag leisten, der zusammen mit den fünfprozentigen Zinsen des Gründungsbeitrages eine Summe von 5000 K ergibt, jedoch nur insolange der Jahresbeitrag entrichtet wird oder die einen Jahresbeitrag von mindestens 5000 K entrichten oder gleichwertige Leistungen zuwenden. Dem Kuratorium stehe auch das Recht zu, Persönlichkeiten zu kooptieren.

Die Leitung des neuen Vereines liegt in guten Händen: Präsident ist Geheimrat Dr. Wilhelm Exner, der Präsident des k. k. Technischen Versuchsamtes, Vizepräsident Professor Richard Knoller. Zwei eminente, verdienstvolle Fachmänner, der eine im technischen Versuchswesen, der andere speziell in der wissenschaftlichen Flugtechnik, stehen an der Spitze. Man kann nur aufs wärmste wünschen, daß es ihnen ermöglicht werde, die Anstalt gedeihlich zum Segen unseres Flugwesens und unserer Flieger zu gestalten und zu führen.

FLUGWOCHE IN ASPERN.

Vom 21. bis 28. (29.) Juni findet auf dem Flugfelde in Aspern die dritte internationale Wiener Flugwoche statt, unter der sportlichen Leitung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs von der Wiener Flugfeld-Gesellschaft veranstaltet.

Ausgeschrieben sind: Tägliche Wettbewerbe (I. Dauer, II. Geschwindigkeitsmatch, III. Flugzeugkonkurrenz für Neukonstruktionen) und spezielle Wettbewerbe (IV. Höhe, V. Steiggeschwindigkeit, VIa. Geschwindigkeit international, VIb. Geschwindigkeit national, VII. Distanz der Geschwindigkeiten, VIIIa. Anflug international, VIIIb. Anflug national, IX. Notlandung, X. Achterflug).

Für Weltrekords wird die große goldene Sportmedaille des Aëro-Klubs verliehen.

Die Preise werden dem Unterfertiger des Anmeideformulares oder dessen Bevollmächtigten ausserhalb, ausgenommen jene Preise, welche ausdrücklich als Pilotenpreise bezeichnet sind. Ein und derselbe Pilot kann bei einer und derselben Konkurrenz auch auf Grund mehrerer Versuche, falls ihm solche laut den Propositionen gestattet sind, nur einen Preis gewinnen und es ist dafür bloß die beste seiner Leistungen maßgebend, auch wenn er verschiedene Apparate benützt hat. Die nicht zur Verteilung gelangenden Preise bleiben im Besitze der Leitung.

Die Nennungen sind an den k. k. Österreichischen Aëro-Klub, Wien, I. Tuchlauben 3, unter Beischluß des Nenngeldes zu senden. Bis zum 8. Juni, 6 Uhr abends, beträgt das Nenngeld 400 K, bis zum 15. Juni, 6 Uhr abends, können Nachnennungen mit einem Nenngelde von 600 K erfolgen, doch übernehmen die Veranstalter in diesem Falle keine Garantie für die Unterbringung des Apparates. Das Nenngeld in der Höhe von 400 K wird zur Hälfte denjenigen Konkurrenten zurückerstattet, welche im Laufe der Flugwoche mindestens eine halbe Stunde geflogen sind, sofern sie den Nachweis erbracht haben, daß sie gegen Haftpflicht versichert sind. Ist dies nicht der Fall, so wird der entsprechende Betrag (200 K) zum Abschlusse einer Haftpflichtversicherung für die Dauer des Meetings verwendet, eventuell von den gewonnenen Preisen abgezogen. Von der zweiten Hälfte des Nenngeldes (200 K) erhält der betreffende Pilot für jede der Konkurrenzen II, III, VIIIb, IX und X ein Fünftel dieses Betrages, d. s. 40 K, vergütet, falls er im Verlaufe des Meetings mindestens einmal in der betreffenden Konkurrenz gestartet ist. Die Nennung muß enthalten: Typ und Abmessungen des Flugzeuges; Name oder Pseudonym und Adresse des Piloten sowie Nummer seiner Pilotenlizenz; Marke des Motors, dessen Pferdestärke, Zahl der Zylinder, besondere Eigenschaften; Angabe des Bevollmächtigten, falls ein solcher designiert wurde; Angabe, ob und bei welcher Gesellschaft eine Haftpflichtversicherung zu Recht besteht. Die Flugzeuge müssen bis zum 19. Juni am Flugfelde eingelangt sein, widrigenfalls die Veranstalter nicht für die Unterbringung garantieren. Bewerber, welche ihre flugfähigen Flugzeuge vor Schluß des Meetings vom Flugfelde zurückziehen, verlieren eventuell den Anspruch auf Preise und Rückerstattung des Nenngeldes.

Die Sportleitung hat das Recht, den Gebrauch von Flugzeugen zu verbieten, welche ihr für das Publikum oder für den Piloten gefährlich erscheinen.

Jedes Flugzeug hat die Nummer, die es erhält, sichtbar in arabischer Schrift zu tragen, außerdem jedes Flugzeug, das für die Wettbewerbe I, II, VI und VII startet, an seinem rechten Flügel den für den betreffenden Wettbewerb vorgeschriebenen Wimpel. Auf den Flugzeugen dürfen als Aufschriften nur der Name des Erbauers, der Typ des Flugzeuges, des Motors und dessen Pferdestärke angebracht werden. Die genannten Flugzeuge werden durch das Organisationskomitee kostenlos in Hangars oder Zelten untergebracht, die vom 8. Juni an zur Benützung übergehen werden.

Die Sportleitung besteht aus drei Sportkommissären, die sich bei der Richterstrihne aufhalten. Außerdem wird noch Tunlichkeit je einem oder je zwei Konkurrenten ein Sportkommissär zugewiesen. Für einzelne Spezialkonkurrenzen werden noch besondere Kommissäre ernannt.

Als Flugtage sind der 21., 24., 27. und 28. (29.) Juni 1914 in Aussicht genommen. Die Sportleitung behält sich vor, die noch frei bleibenden Tage zwischen dem 21. und 28. Juni als Ersatz für etwa ausfallende Flugtage zu verwenden, ebenso den 29. Juni.

Die »Täglichen Wettbewerbe« I und III beginnen an den hierfür festgesetzten Tagen um 8 Uhr nachmittags nach Abgabe des Eröffnungssignales (Böllerschuß), der Wettbewerb II und die »Speziellen Wettbewerbe« (IV

bis X) an den hierfür festgesetzten Tagen zu den speziellen Zeiten.

Die Startlinie muß im Fluge passiert werden, mit Ausnahme der Konkurrenzen, für welche diesbezüglich Sonderbestimmungen vorgesehen sind. Die Distanz- und Zeitmessung erfolgt im allgemeinen von dem Passieren der Startlinie an. Die Flugbahn mißt ca. 4500 *m* und ist durch Pylone mit großen weißen Körben bezeichnet.

Die Richtung des Fluges auf dem Flugfelde erfolgt grundsätzlich in dem der Drehung des Uhrzeigers entgegengesetzten Sinne, auch der Start hat stets in diesem Sinne zu erfolgen, außer in Ausnahmefällen, welche von der Sportleitung speziell angegeben werden. Andere Flugrichtungen werden von der Sportkommission jeweilig für die einzelnen Wettbewerbe bestimmt. Die Piloten haben sich an die markierte Flugbahn und die vorgeschriebene Flugrichtung zu halten, mit Ausnahme jener Konkurrenzen, für welche andere Bestimmungen vorgesehen sind. Auch Konkurrenten, welche von auswärts kommend zur Landung schreiten, haben oberhalb des Flugfeldes die vorgeschriebene Flugrichtung einzuhalten. Gegenwendungen sowie Abweichungen von der Flugrichtung sind ausnahmsweise und nur in einer Höhe von mindestens über 400 *m* erlaubt. Flugzeuge, die sich begegnen, haben auch rechts auszuweichen. Das Überholen darf nur auf gerader Strecke in 50 *m* Distanz rechts von dem zu überholenden Flugzeuge erfolgen. Beim Über- oder Unterfliegen muß eine Höhendifferenz von mindestens 50 *m* eingehalten werden. Landungen haben aus der vorgeschriebenen Flugrichtung gegen die Mitte des Flugfeldes zu erfolgen, und zwar bei ausgesprochenem Wind im allgemeinen gegen diesen, bei Windstille in der Richtung Nord-Süd, d. i. gegen die Hangars zu, doch muß das Flugzeug noch innerhalb der durch die Pylone eingeschlosseneu Flugfeldmitte zum Stillstand gebracht werden.

Jeder Passagier hat ein Gewicht von mindestens 65 *kg* aufzuweisen. Im Bedarfsfalle wird das Gewicht jedes Passagiers durch ausbalancierte Ballast auf das vorgeschriebene Gewicht ergänzt, ohne Rücksicht auf ein eventuelles Mehrgewicht eines anderen Passagiers oder des Piloten.

Das Überfliegen der Tribünen sowie des Zuschauerraumes in einer Höhe von weniger als 200 *m* ist außer in Fällen zwingender Notwendigkeit verboten. Eine Annäherung an diese abgegrenzten Teile ist nur bis auf 30 *m* erlaubt. Die Übertretung dieser Bestimmungen wird strenge gestraft und kann eventuell behördliche Ahndung nach sich ziehen.

Die Flugzeuge müssen während der Dauer der Flugwoche täglich in der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags durch das Publikum besichtigt werden können, die Hangartore während dieser Zeit geöffnet sein. Das Organisationskomitee behebt für die Besichtigung ein Eintrittsgeld.

Zu den täglichen Wettbewerben kann, nach vorheriger Anmeldung beim zugewiesenen Sportkommissär, täglich von 3 Uhr nachmittags an beliebig oft gestartet werden, doch erst nach dem Start um die Preise des ersten Fluges.

Für den Wettbewerb auf Dauer beträgt die Summe der Preise 10.800 K. Tagespreise: 1000, 500, 250 K. Preise des ersten Fluges am Tage: 400, 200 und 100 K. Gesamtdauerpreis 1000 K. Die Piloten, welche zu dem Dauerflug als erste die Startlinie passieren und einen Flug von mindestens 20 Minuten Dauer vollführen, erhalten die Preise das ersten Fluges am Tage. Die Tagespreise erhalten jene drei Konkurrenten, welche entsprechend ihren Leistungen unter allen Wettbewerbern die längste Flugzeitsumme, aber mindestens eine Stunde, an den betreffenden Flugtagen aufweisen. Für den Preis der Gesamtflugdauer muß die Summe der Flüge mindestens vier Stunden betragen.

Das Geschwindigkeitsmatch erstreckt sich fortlaufend über alle Tage des Meetings. Summe der Preise 16.000 K. Die Anmeldungen zu diesem Wettbewerbe sind gleichzeitig mit der Nennung zum Meeting abzugeben. Sollten mehr als sechs Anmeldungen einlaufen, so finden Vorflüge statt, auf Grund deren dann nur vier Bewerber zu den Entscheidungsflügen zugelassen werden. Es steht der Sportleitung frei, bei einer größeren Anzahl von Anmeldungen auch Zwischenflüge abzuhalten. Als Prämien für die Vorflüge sind 6000 K festgesetzt. Zu den Entscheidungsflügen werden jene vier Bewerber zugelassen, welche aus den Vor- und Zwischenflügen als Sieger hervorgegangen sind. Sind deren weniger als vier, so wird ihre Zahl auf vier ergänzt durch den oder die der Zeit nach besten Unplacierten der letzten Flugserie vor den Entscheidungsflügen. Die Bewerber müssen paarweise in einer von der Sportleitung festzustellenden Reihenfolge, und zwar jeder Bewerber mit jedem seiner Mitbewerber einmal in Konkurrenz treten. Der Bewerber, der als Erster das Zielband überfliegt, ist Sieger in dem betreffenden Entscheidungsfluge und erhält zwei, der Unterlegene einen Wertungspunkt, falls auch er die vorgeschriebene Strecke absolviert hat. Wer die meisten Punkte erzielt, erhält den ersten Preis u. s. f.

Die Flugzeugkonkurrens für Neukonstruktionen mit Ausschluß von Aëroplanen ist mit 10.000 K dotiert. Sie ist offen für jene motorisch betriebenen aviatischen Apparate, die bloß durch ihre eigenen mechanischen Mittel, aber nicht nach dem Prinzip der Drachenflieger in der Luft erhalten und fortbewegt werden. Der Apparat muß an irgend einem der Flugtage und während der offiziellen Flugzeit, mit einem Piloten an Bord, sich mindestens 10 *m* hoch vom Boden erheben und die horizontale Strecke von mindestens 200 *m* in der Luft frei fliegend zurücklegen. Erscheint nur ein Bewerber zu dieser Konkurreus und entspricht er den vorstehend angeführten Bedingungen, so erhält er 5000 K. Wenn sich mehrere Bewerber finden, die diese Bedingung erfüllen, wird der Preis zu gleichen Teilen getellt und der besten Leistung ein Ehrenpokal gewidmet.

Der Wettbewerb auf Höhe ist offeu an alleu Flugtagen des Meetings. Summe der Preise 18.000 K. Maximalpreis 8000 K. Tagespreise 2000, 1000, 600 K. Trostpreis 1000 K. Die relative Höhe als Flugfelds beträgt 156 *m*. Die Tagespreise kommeu deu Konkurrenteu zu, welche unter den Bewerbern die größte Höhe in einem Finge erreicht haben. Das Maximalhöheupreis erhält, wer die beste aller Leistungen überhaupt aufzuweisen hat. Beträgt die Differenz zwischen der besten und zweitbesten Maximalleistung weniger als 10 Prozent oder 10 Prozent der erzielten Bestleistung, so wird für die zweitbeste Leistung ein Trostpreis von 1000 K zuerkannt. Die Miulmalhöhe ist 1000 *m* vom Erdboden. Zu diesem Wettbewerb dürfen Passagiere mitgenommen werden; mindestens ein Passagier muß ein weibliches Wesen sein. Für die Mitnahme eines jeden Passagiers in persona wird für die Preisanerkenuung ein 10prozentiger, für jeden Passagier im Ballast ein 10prozentiger Zuschlag der erreichten Höhe bei der Höhenbewertung in Metern hinzugezählt. Der Start zu diesem Wettbewerb ist an den bestimmten Tagen ab 6 Uhr gestattet und erfolgt entweder für alle Bewerber gleichzeitig oder gruppeuweise, je nach Entscheidung der Sportleitung. Das Schlußzeichen hat für diesen Bewerb keine Gültigkeit, doch müssen die Bewerber spätestens um 8 Uhr landen.

Der Wettbewerb auf Steigeschwindigkeit ist offeu an zwei Flugtagen des Meetings. Summe der Preise 22.000 K. Maximalpreis 1000 K. Tagespraise 2000, 1250, 750, 600 K. Preis des Kriegsministeriums 12.000 K. Die Steigeschwindigkeit wird nach der Zeit gewertet, welche das Flugzeug zur Überwindung einer Höhendifferenz von 1000 *m* (d. i. von 50 *m* relativer Höhe bis 1050 *m* relativer Höhe) an benötigt. Die Messung erfolgt mittels eigener, von der Sportleitung zur Verfügung gestellter schnell rotierender Barographen auf Grund der Barographenkurve von dem im Barogramm abzunehmenden Zeitpunkte an, in welchem die relative Höhe von 50 *m* passiert wurde, bis zu dem im Barogramm abzulesenden Zeitpunkt, wo die Höhe pro 1050 *m* erreicht wurde.

Zu dem für Bewerber beliebiger Nation offenen Wettbewerb um den Preis des k. u. k. Kriegsministeriums für Steigeschwindigkeit von Kriegsflugzeugen, 12.000 K, wurden die Bestimmungen bereits in Nr. 2 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« (15. März 1914) veröffentlicht.

Der internationale Wettbewerb auf Geschwindigkeit findet an einem Flugtage statt. Die Strecke ist Aspern—Wiener Neustadt und retour, 100 *km*. Summe der Preise 12.000 K (6000, 3000, 1500, 1000, 500 K). Zu diesem Wettbewerb werden nur Flugzeuge mit bestimmter Mindestgeschwindigkeit zugelassen. Diese beträgt für Eindecker 75, für Zweidecker 85 Stundenkilometer. Die Flugzeuge starten nach Weisung der Sportleitung entweder gleichzeitig oder in der Reihenfolge der für diesen Wettbewerb erfolgten Anmeldungen. Der Flug findet um 6 Uhr 30 Minuten nachmittags statt. Die Sportleitung behält sich jedoch vor, sowohl den Tag als auch die Stunde nach eigenem Gutdünken zu ändern. Die Start- und Ziellinie auf dem Flugfeld in Aspern wird durch eine breite, weiße Linie auf dem Boden markiert. Auf dem Flugplatze in Wiener-Neustadt ist ein durch eine große weiße Fahne gekennzeichneter Wendepylon zu umfliegen, an dessen Fuß ein großes, weißes, dreieckiges Tuch ausgebreitet wird. Preise werden nur an jene Konkurrenten verteilt, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 80 *km* erreicht haben.

Ebenso wird der Nationale Wettbewerb auf Geschwindigkeit an einem Flugtage abgehalten. Die Strecke ist dieselbe wie beim internationalen Geschwindigkeitsflug. Summe der Preise 8000 K (4000, 2500, 1000, 500 K). Die Konkurrenz ist offen für zweisitzige Flugzeuge österreichischer Provenienz mit Passagier. Es gelten die bestimmungen wie beim internationalen Wettbewerb. Starten nur vier Bewerber, so gelangen nur die drei ersten Preise, bei drei Bewerbern nur der erste und zweite Preis zur Verteilung. Erscheint nur ein oder zwei Bewerber am Start, so naterbleibt der Wettbewerb.

Zum Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeiten, an einem Tage des Flugmeetings, Summe der Preise 13.500 K, Prämie des Kriegsministeriums 8000 K, Tagespreise 2000, 1250, 750, 500 K, Zusatzprämie 1000 K, sind die Bestimmungen gleichfalls bereits in der zitierten Nummer dieses Blattes erschienen.

Bei der internationalen Abflugkonkurrenz, an einem Flugtage, Summe der Preise 5000 K (2000, 1500, 1000, 500 K), wird es sich darum handeln, zu konstatieren, welches Flugzeug bei Zurücklegung der kürzesten horizontalen Strecke (vom Startpunkte aus gemessen) eine bestimmte Höhe (etwa 5 oder 10 *m*) vom Erdboden erreicht.

Sie hat ihr Seitenstück in der nationalen Abflugkonkurrenz, Summe der Preise 5000 K (2000, 1500, 1000, 500 K). Zu diesem Wettbewerbe sind nur zweisitzige Flugzeuge österreichischer Provenienz ohne Passagier mit österreichischem Motor versehen und von österreichischen Piloten geführt, zugelassen.

Bei der Notlandungskonkurrenz, an einem Flugtage des Meetings, Summe der Preise 5000 K (2000, 1500, 1000, 500 K), wird angenommen, daß ein über einem Wald fliegender Aviatiker aus irgend einem Grunde gezwungen ist, in einer Waldlichtung zu landen. Zu diesem Zwecke wird auf dem Flugfelde ein Viereck mit je 60 *m* Seitenlänge ausgesteckt. Um die Baumhöhe zu markieren, sind an den vier Eckpunkten 5½ *m* hohe, leicht umwerfbare Stangen aufgestellt, die an ihrer Spitze durch starke Bindfaden verbunden sind. An diesen Bindfaden befinden sich in gewisser Entfernung aneinander kleine Ballons, um die fingierte Baumhöhe kenntlich zu machen. Die 60 *m* lange Verbindungslinie zwischen den Stangen am Boden wird durch einen breiten weißen Streifen markiert. Zur Orientierung wird im Schnittpunkte der Diagonalen innerhalb des Vierecks ein Kreis mit 5 *m* Durchmesser auf den Boden gezeichnet. Der Konkurrent muß ohne Berührung der Begrenzung des eingefriedeten Raumes innerhalb desselben landen, ohne daß sein Apparat irgendwelchen Schaden leidet. Der Motor muß beim Berühren des Bodens bereits abgestellt sein. Die Leistung wird gewertet nach der Distanz des vollkommen stillstehenden Apparates vom Schnittpunkte der Diagonalen des umgrenzten Vierecks.

Die »Achters-Konkurrenz findet an zwei Flugtagen statt. Summe der Preise 6000 K. Tagespreise 1000, 750, 500, 250 K. Anerkennungspreis 1000 K. Der Pilot soll in möglichst kurzer Zeit eine vollkommen geschlossene Achterlinie beschreiben, deren Schnittpunkt innerhalb zweier bestimmter Pylonen liegen muß, die ca. 50 *m* voneinander aufgestellt sind. Während des ganzen Versuches darf nicht gelandet und der Motor nicht abgestellt werden. Der Flug muß in einer Höhe von höchstens 100 *m* vollführt werden. Jene vier Konkurrenten, welche an dem betreffenden Tage die besten Leistungen aufweisen, haben Anspruch auf die Tagespreise. Derjenige Konkurrent, welcher unter allen Wettbewerbern der zwei Tage die beste Leistung erzielt, erhält den Anerkennungspreis.

Bei jeder Art der Wettbewerbe kommt eine Damenprämie von 200 K für die beste von einer Dame erzielte Leistung zur Vergebung.

DER PRINZ HEINRICH-FLUG.

GROSSE ERFOLGE — SCHWERE UNFÄLLE.

VIER TOTE.

Der große Fliegerwettkampf, dem Prinz Heinrich sein Protektorat und seinen Namen lieh, hat Leistungen gebracht, die dem Stande des deutschen Flugwesens, der Tüchtigkeit seiner Flieger und den Eigenschaften der deutschen Flugzeuge ein glänzendes Zeugnis ausstellen. Leider aber ist dieser Erfolg auch mit schweren Opfern an Menschenleben verbunden. Vier junge Offiziere haben infolge von Abstürzen den Tod gefunden: Leutnant Müller und Oberleutnant Rhode, die als Beobachter den Flug mitmachten, die Leutnants Boeder und Bernhardt, Pilot und Passagier.

Der Prinz Heinrich-Flug bestand aus zwei Zuverlässigkeitsflügen mit je zwei Etappen und zwei militärischen Aufklärungsflügen, einer strategischen und einer taktischen. Der erste Teil des Zuverlässigkeitsfluges, insgefähr 800 *km*, führte von Darmstadt über Kontrollstationen in Mannheim, Pforzheim, Straßburg, Speyer, Mannheim und Worms nach Frankfurt a. M., von da nach beliebigem Aufenthalt weiter über die Kontrollstationen in Wiesbaden, Koblenz und Köln wieder zurück nach Frankfurt. Diese Strecken von Darmstadt über die Kontrollstationen nach Frankfurt mußten vom Morgen des 17. Mai bis spätestens 8 Uhr 30 Minuten abends am 19. Mai erledigt sein. Der zweite Teil des Zuverlässigkeitsfluges, insgefähr 1000 *km*, begann am 20. Mai und mußte bis spätestens 8 Uhr 30 Minuten am Abend des 22. Mai erledigt sein. Seine beide Etappen führten von Frankfurt über Marburg, Kassel, Braunschweig nach Hamburg und von da über Hannover, Minden, Herford, Münster, Osnabrück und Bremen zurück nach Hamburg.

Bereits die Einleitung des Fluges brachte einen schweren Unfall mit sich. Am 15. Mai wurden in Darmstadt Schaufläge abgehalten, denen Prinz Heinrich, das Großherzogspaar und eine riesige Zuschauermenge beiwohnten. Dabei stürzte der Adjutant des 4. Flugetatsliinen Leutnant Carganico auf einem Doppeldecker aus geringer Höhe ab und erlitt einen Bruch des rechten Oberschenkels und des linken Unterschenkels. Leutnant Carganico ist ein hervorragender deutscher Militärflieger. Schon im April 1913 machte er sich durch große Flüge in Nord bekannt. Beim vorigjährigen Prinz Heinrich-Flug erzielte er den 5. Preis im Zuverlässigkeitsbewerb. Mit Leutnant Friedberg zusammen machte er von Berlin aus eine 3500 *km* lange Luftreise über Königsberg, Graudenz, Breslau, Preßburg, Wien und München nach Stuttgart.

Die Starterliste des Prinz Heinrich-Fluges gestaltete sich folgendermaßen:

Offiziersflieger: Eindecker: Oberleutnant Ladewig (Rumpler-Mercedes-Eindecker), Oberleutnant Hantelmann (Albatros-Mercedes-Taube), Oberleutnant Kastner (Albatros-Mercedes-Taube), Oberleutnant Kolbe (Albatros-Mercedes-Taube), Leutnant Pretzell (Albatros-Mercedes-Taube), Leutnant Pfeifer (Albatros-Mercedes-Eindecker), Oberleutnant Joly (Gotha-Mercedes-Taube). — Doppeldecker: Oberleutnant von Beaulieu (L.-V.-G-Mercedes-Doppel-

decker), Leutnant Freiherr von Thüna (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker), Leutnant von Buttlar (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker), Leutnant Schlemmer (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker), Leutnant Wals (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker), Oberleutnant Geyer (Aviatik-Mercedes-Doppeldecker), Leutnant Emrich (Otto-Mercedes-Doppeldecker). Leutnant von Hiddessen (Albatros-Mercedes-Doppeldecker), Leutnant Bonde (Albatros-Mercedes-Doppeldecker).

Zivilflieger: Eindecker: Friedrich (Rumpler-Mercedes-Eindecker), Schlegel (Gotha-Mercedes-Taube), Krumsiek (Gotha-Mercedes-Taube), Freindt (Jeannin-Argus-Stahltaube), Stiefvatter (Prinz Friedrich Sigismund-Eindecker). — Doppeldecker: Viktor Stoeffler (Aviatik-Oberursel-Doppeldecker), Laitsch (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker), Schanenburg A.-E.-G.-Benz-Doppeldecker), Thelen (Albatros-Mercedes-Doppeldecker), Schröder (Sommer-Oberursel-Doppeldecker).

Außer Konkurrenz starteten noch Leutnant Mühlig-Hoffmann auf einem Albatros-Mercedes-Doppeldecker und Paschen auf einem Bristol-Mercedes-Eindecker.

In Darmstadt erfolgte also am Morgen des 17. Mai der Start zur ersten Etappe, Darmstadt—Frankfurt a. M. Das Wetter war klar, aber etwas böig. Schon vor dem Startbeginn — 4 Uhr — fand sich Prinz Heinrich ein, bald darauf erschien der Großherzog von Hessen. Den Start leitete Oberstleutnant von Oldershausen.

Punkt 4 Uhr wurde als Erster Oberleutnant von Beaulieu abgelassen. Die anderen mußten jedoch warten, da gemeldet wurde, daß die Kontrolle Mannheim noch nicht funktioniere. Inzwischen umzog sich der Himmel und der Wind wurde stärker. Um 4 Uhr 29 flog als Zweiter Leutnant Freiherr von Thüna ab, dann folgte als erster Zivilflieger Viktor Stoeffler. Hierauf starteten die Leutnants Bonde, Schlemmer, Emrich, Wals, von Hiddessen, von Buttlar, als erster Eindeckerflieger Leutnant Pfeifer, Schauenburg, Leutnant Mühlig-Hoffmann, Oberleutnant Kolbe, Ingenieur Thelan, Oberleutnant Ladewig, Ernst Schlegel, Oberleutnant Joly, Oberleutnant Geyer, Paschen, Oberleutnant Hantelmann, Leutnant Preisel, Alfred Friedrich, René Freindt, Krumsiek und als Letzter Oberleutnant Kastner. Um 5 Uhr waren also 25 Flugzeuge auf der Reise, und zwar 17 mit Militär-, acht mit Zivilpiloten. Laitsch war gezwungen, gleich nach dem Start wieder abzustoppen und versichtete auf die Teilnahme an dem Fluge.

Um 8 Uhr morgens erfällte noch Stiefvatter die Vorbedingungen und wurde zum Start außer Konkurreuz zugelassen.

Der Flug über die erste Etappe war reich an Zwischenfällen, darunter einem mit tranrigstem Ausgange.

Der Doppeldecker, den der bayrische Leutnant Wals führte, stürzte bei Herrenalp in der Nähe von Pforzheim ab. Der Führer kam mit geringfügigen Verletzungen davon, sein Begleiter aber, Leutnant Müller vom 8. bayrischen Infanterieregiment, erlitt einen tödlichen Schädelbruch. Das zertrümmerte Fahrzeug fing am Boden Feuer und die Leiche des verunglückten Offiziers verbrannte teilweise. Der Absturz wird daranf zurückgeführt, daß Leutnant Wals im Nebel das Gefühl für die Lage der Maschine verloren und sie gestürzt habe.

Auf dieser ersten Etappe kam ferner noch Leutnant von Hiddessen zum Sturze. Das Flugzeug glug in Trümmer, Führer und Passagier erlitten jedoch nur leichte Verletzungen. Von den Zivilfliegern mußten Freindt bei Mörfelden, Friedrich auf der Friesenheim-Insel bei Mannheim, Paschen bei Germaheim Notlandungen ausführen. Nur Paschen gelang es noch am späten Abend, die Etappe zu vollenden; die beiden anderen blieben liegen.

Als Erster landete in Frankfurt a. M. Oberleutnant von Beaulieu mit Hauptmann Geerdts um 8 Uhr 19 Minuten nach 4:17 Flugzeit. Dann kam Viktor Stoeffler mit seinem Aviatik-Doppeldecker. Er hatte von Darmstadt 3:55 benötigt. Als Flugzeiten für die erste Etappe wurden festgestellt:

V. Stoeffler 3:55, Leutnant Freiherr von Thüna 4:04, Leutnant Preisell 4:12, Oberleutnant von Beaulieu 4:17, Schanenburg 4:21, Krumsiek 4:28, Oberleutnant Ladewig 4:24, Leutnant Pfeifer 4:26, Oberleutnant Kolbe 4:26, Oberleutnant Hantelmann 4:27, Oberleutnant Kastner 4:28, Oberleutnant Geyer 4:29, Oberleutnant Joly 4:33, Leutnant von Buttlar 4:39, Schlegel 4:51, Leutnant Mühlig-Hoffmann 4:51, Leutnant Bonde 5:00, Leutnant Schlemmer 5:03, R. Thelen 5:17.

Nach kurzem Verweilen machten sich alle angekommenen Flieger daran, die zweite Etappe zu absolvieren: Frankfurt a. M. über Wiesbaden, Koblenz und Köln nach Frankfurt zurück.

Auch in dieser Etappe ereignete sich ein Unglücksfall, der ein Menschenleben kostete. Oberleutnant Kolbe stürzte bei Hechtsheim in der Nähe von Mainz ab. Er kam mit einer geringfügigen Verletzung davon, sein Begleiter aber, Leutnant Rhode vom Fußartillerieregiment Nr. 7, erlitt schwere Quetschungen der Brust. Man brachte ihn in das Mainzer Garnisonslazarett; in der Nacht starb er.

Viktor Stoeffler, der als Favorit galt, schied aus dieser Etappe aus. Er mußte bei Holzhausen eine Notlandung vornehmen und beschädigte dabei seine Maschine derart, daß sie unbrauchbar wurde.

Oberleutnant von Beaulieu, der als Erster abgeflogen war, traf auch als Erster wieder ein; die besten Zeiten erzielten jedoch Leutnant Freiherr von Thüna und Leutnant von Buttlar mit je 3:09. Leutnant von Thüna brach bei der Landung die Schraube, was natürlich leicht zu reparieren war. Zwölf Flieger absolvierten noch am ersten Tage auch diese zweite Etappe. Ihre Zeiten sind folgendermaßen:

Leutnant Freiherr von Thüna 3:09, Gesamtzeit 7:13; Oberleutnant von Beaulieu 3:23, 7:40; Leutnant von Buttlar 3:09, 7:48; Oberleutnant Geyer 3:21, 7:50; Leutnant Preisell 3:44, 7:56; Oberleutnant Hantelmann 3:30, 7:57; Schauenburg 3:40, 8:01; Krumsiek 4:38, 8:16; Oberleutnant Kastner 5:25, 9:53; Leutnant Schlemmer 6:03, 11:06; Leutnant Bonde 7:52, 12:59; Leutnant Mühlig-Hoffmann 10:05, 14:56.

Am Morgen des 18. Mai trafen noch drei Flieger in Frankfurt a. M. ein, Ingenieur Thelen, Oberleutnant Ladewig und Oberleutnant Joly. Oberleutnant Ladewigs Maschine hatte eine Beschädigung erlitten, die aber bald ausgebessert werden konnte. Im ganzen hatten also 15 Flieger die zwei ersten Etappen, zehn Apparate blieben auf der Strecke. Der Stand war nun:

Offiziersflieger: Oberleutnant Hantelmann I. Tag: 1. und 2. Etappe. Oberleutnant Joly I. Tag: 1. Etappe, II. Tag: 2. Etappe. Oberleutnant Kastner I. Tag: 1. und 2. Etappe. Oberleutnant Kolbe I. Tag: 1. Etappe, ausgeschieden. Oberleutnant Ladewig I. Tag: 1. Etappe, II. Tag: 2. Etappe. Leutnant Freiherr von Thüna I. Tag: 1. und 2. Etappe. Oberleutnant von Beaulieu I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant Bonde I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant von Buttlar I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant Emrich I. Tag: Notlandung auf der 1. Etappe. Oberleutnant Geyer I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant von Hiddessen I. Tag: auf der 1. Etappe ausgeschieden Leutnant Schlemmer I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant Freiherr von Thüna I. Tag: 1. und 2. Etappe. Leutnant Pfeifer I. Tag: 1. Etappe, auf der 2. Etappe ausgeschieden. Leutnant Wals I. Tag: auf der 1. Etappe ausgeschieden. Leutnant Mühlig-Hoffmann I. Tag: 1. und 2. Etappe (außer Konkurrenz).

Zivilflieger: R. Freindt I. Tag: auf der 1. Etappe ausgeschieden. E. Friedrich I. Tag: auf der 1. Etappe ausgeschieden. Krumsiek I. Tag: 1. und 2. Etappe. Paschen I. Tag: 1. Etappe (außer Konkurrenz). E. Schlegel I. Tag: 1. Etappe ausgeschieden. F. Laitsch gleich nach dem Start aufgegeben. Th. Schanenburg I. Tag: 1. und 2. Etappe. Schröder I. Tag: —, II. Tag: 1. Etappe (außer Konkurrenz). P. V. Stoeffler I. Tag: 1. Etappe, auf der 2. Etappe ausgeschieden. Ingenieur Thelen I. Tag: 1. Etappe, II. Tag: 2. Etappe.

Paschen absolvierte dann am 19. Mai noch die zweite Etappe.

In Frankfurt fährten Fokker, Hanuschke und Sommer Schaufüge vor, wobei Fokker auf seinem Fokker-Morane das Programm Pégouds zeigte.

Für die Teilnehmer an der Konkurrenz war der 19. Mai ein Ruhetag. Nur der außer Wettbewerb fliegende Schröder und Leutnant Emrich, die noch die erste Etappe zu vollenden hatten, sowie Stiefvatter, machten Flüge, die sie nach Frankfurt brachten.

Am Morgen des 20. Mai, 4 Uhr, erfolgte der Start zur dritten Etappe, Frankfurt—Hamburg. Als Erster flog Schauenburg ab, mußte aber alsbald wieder landen. Nun starteten Leutnant Serno, Leutnant Mühlig-Hoffmann und Leutnant Emrich, alle drei außer Wettbewerb. Es folgten Oberleutnant Ladewig, Leutnant Bonde, Oberleutnant Kastner, Oberleutnant von Beaulieu, Oberleutnant Joly, Leutnant von Buttlar, Leutnant Schlemmer, Oberleutnant Hantelmann, Ingenieur Thelen, Leutnant Freiherr von Thüna, Oberleutnant Geyer, Krumsiek, Paschen, Stiefvatter und Schröder, diese drei ebenfalls außer Wettbewerb. Insgesamt starteten also 13 Flieger im Wettbewerb und sechs außer Wettbewerb. Nachdem der Start vollzogen war, traf noch Leutnant Pfeifer von der zweiten Etappe ein und stieg eine Stunde später zur dritten Etappe auf.

In Kassel landeten: Leutnant Mühlig-Hoffmann, Oberleutnant Kastner, Krumsiek, Paschen und Stiefvatter. Stiefvatter fuhr bei der Landung in die Maschine des Oberleutnants Kastner hinein und beide Apparate zerbrachen.

In Braunschweig landeten: Oberleutnant von Beaulieu, Leutnant von Buttlar, Oberleutnant Ladewig, Oberleutnant Hantelmann, Leutnant Joly, Leutnant Bonde und Leutnant Schlemmer. Viele andere Flieger passierten diese Kontrolle, ohne Aufenthalt zu nehmen.

Kurz vor 9 Uhr trafen auf dem Hamburger Flugplatze Leutnant von Buttlar, Oberleutnant von Beaulieu, Leutnant Freiherr von Thüna und Leutnant Schlemmer als Erste ein. Leutnant Schlemmer begab sich sofort auf die vierte Etappe, ohne eine Landung vorzunehmen.

Bis 5 Uhr abends landeten in Hamburg sechs Flieger; acht davon hatten die 440 *km* lange Strecke ohne Zwischenlandung zurückgelegt.

Neun Flieger machten sich im Laufe des Tages zur **Durchführung der vierten Etappe, Hannover, Minden, Herford, Münster, Osnabrück, Bremen und zurück nach Hamburg, auf den Weg.** Gegen 3 Uhr trafen Leutnant Freiherr von Thüna mit von Kleist als Beobachter, Oberleutnant von Beaulieu mit Geertz und Leutnant von Buttlar mit von Schröder nach Erledigung der vierten Etappe wieder in Hamburg ein. Leutnant Bonde landete um $^1/_2$5 Uhr, eine halbe Stunde später folgte Krumsiek als erster Zivilflieger.

Die beiden Etappen des zweiten Abschnittes betragen zusammen 1000 *km*. Nach der Ausschreibung waren für ihre Absolvierung drei Tage gestattet gewesen; die Flieger, die sie an einem Tage erledigten, vollbrachten damit glänzende Leistungen.

Von den 25 Fliegern, die am 17. Mai in Darmstadt zum Prinz Heinrich-Fluge starteten, beendeten 13 am Schlusse des Zuverlässigkeitsfluges die vierte Etappe, indem sie bis zum Abend des 22. Mai in Hamburg nach dem Rundflug über die Kontrollstationen in Hannover, Minden, Herford, Münster, Osnabrück und Bremen wieder eintrafen.

Der zweite Teil des Zuverlässigkeitsfluges war mehr vom Glück begünstigt als der erste über die Strecken Darmstadt—Frankfurt und Frankfurt—Köln—Frankfurt, auf denen heilsame die Hilfte der gestarteten Teilnehmer durch Zwischen- oder Unglücksfälle ausschied. 13 Maschinen kamen nun über die Strecke von über 1000 *km*. Fast geschlossen trafen die Flieger, die in Frankfurt am Main für den Flug nach Hamburg starteten, dort ein. Nur Oberleutnant Kastner, Leutnant Emrich und die Zivilflieger Stiefvatter und Paschen, die außer Wettbewerb flogen, mußten aufgeben.

Von der letzten Etappe kamen also die drei Offiziere Freiherr von Thüna, von Beaulieu und von Buttlar fast gleichzeitig als Erste zurück. Leutnant Bonde folgte sogleich, dann der Zivilflieger Krumsiek. Die Gleichmäßigkeit der Leistungen der drei ersten Offiziere, die auf Doppeldeckern der Luftverkehrs-Gesellschaft mit Mercedes-Motoren flogen, beweist jedenfalls die Exaktheit ihrer Flugzeuge. Abflüge und Landungen klappten großartig. Oberleutnant Geyer, der gute Gewinnchancen hatte, mußte wegen schlechter Schulterung zwei Zylinder seines Motors in Braunschweig auswechseln und konnte erst am zweiten Tage den Flug beendigen. Schauenburg war am Morgen des zweiten Tages in nur fünf Stunden von Frankfurt gekommen und flog dann die vierte Etappe ab, und da auch Thelen, der bei Bremen gelandet war, die Etappe zu Ende flog, haben drei Zivilpiloten den Zuverlässigkeitsflug beendet. Von den Offizieren absolvierten die Strecke Hamburg—Münster—Hamburg außer den Genannten noch Oberleutnant Joly, Leutnant Schlemmer, Oberleutnant Ladewig, Leutnant Pfeifer und Leutnant Mühlig-Hoffmann. Oberleutnant Hantelmann landete am ersten Tage bei Buxtehude im Sumpf.

Bei der Beendigung des Zuverlässigkeitsfluges war der Stand der Konkurrenz:

Offiziersflieger: 1. Leutnant Cauter mit Leutnant Bömer, nicht gestartet. 2. Hauptmann von Detten mit Hauptmann von Falkenhayn, nicht gestartet. 3. Oberleutnant Hantelmann mit Oberleutnant Zimmer-Vorbaus; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai in der III. Etappe bei Buxtehude in schlechten Boden gelandet, abmontiert. 4. Oberleutnant Joly mit Oberleutnant Felmy; 17. Mai I. Etappe, 18. Mai II. Etappe, 20. Mai III. Etappe, 21. Mai IV. Etappe. 5. Oberleutnant Kastner mit Oberleutnant Niemoeller; 17. Mai I. und II. Etappe, 18. Mai auf III. Etappe in Kassel aufgegeben, Apparat zerbrochen. 6. Oberleutnant Kolbe mit Leutnant Rhode; 17. Mai I. Etappe, auf der II. Etappe bei Hechthausen vergiftet. 7. Oberleutnant Ladewig mit Leutnant Trenkmann; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. Etappe, 21. Mai IV. Etappe. 8. Leutnant Pfeifer mit Oberleutnant von der Hagen; 17. Mai I. Etappe, auf der II. Etappe bei Georgenborn Apparat beschädigt. 19. Mai II. Etappe nicht ordnungsmäßig beendet, 20. Mai auf der III. Etappe in Braunschweig Apparat beschädigt, 21. Mai IV. Etappe begonnen. 9. Leutnant Pretzell mit Leutnant Wencher; 17. Mai I. und II. Etappe, am 20. Mai vor dem Start aufgegeben. 10. **Oberleutnant von Beaulieu mit Hauptmann Geertz; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe.** 11. Leutnant Bonde mit Leutnant Müller; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe. 12. Leutnant von Buttlar mit Leutnant von Schröder; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe. 13. Leutnant Cargnico mit Leutnant Friedberg; nicht gestartet, da am 15. Mai gestürzt. 14. Leutnant Emrich mit Oberleutnant Leouhard; 17.—19. Mai I. Etappe, II. Etappe nicht geflogen, 20. Mai III. Etappe aufgegeben. 15. Oberleutnant Geyer mit Leutnant Kuhn; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. Etappe, auf der IV. Etappe bei Soltau Zylinderriß, 21. Mai IV. Etappe beendet. 16. Leutnant von Hiddessen mit Leutnant Müller; 17. Mai auf der I. Etappe im Gernsbacher Wald der Apparat zerbrochen. 17. Leutnant Schlemmer mit Oberleutnant Könlg; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. Etappe bis Braunschweig, Apparat beschädigt, 21. Mai III. Etappe vollendet und IV. Etappe. 18. Leutnant Freiherr von Thüna mit Leutnant von Kleist; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe. 19. Leutnant Walte mit Leutnant Müller; 17. Mai bei Herrenalb verunglückt. 20. Leutnant Mühlig-Hoffmann mit Oberleutnant Nord, außer Konkurrenz; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. Etappe, 21. Mai IV. Etappe.

Zivilflieger: 21. Auzlinger, 22. von Arnim, 23. Beok, 24. Hösg, 25. Oberleutnant a. D. Steffen, 26. Henulg, 27. Schuler, 28. Sommer, 29. Weyl, nicht gestartet. 30. R. Freindt mit Oberleutnant Dallwig; 17. Mai auf der I. Etappe bei Mösefelden aufgegeben. 31. A. Friedrich mit Oberleutnant Peters; 17. Mai auf der I. Etappe bei Mannheim aufgegeben. 32 Krumsiek; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe. 33. Paschen mit Leutnant Warsow, außer Konkurrenz; 17. und 18. Mai I. Etappe, 19. Mai II. Etappe, 20. Mai auf der III. Etappe in Kassel gelandet. 34. E. Schlegel mit Leutnant Spang; 17. Mai I. Etappe, Apparat beschädigt, aufgegeben.

35. O. Stiefvatter mit Oberleutnant Zimmermann, außer Konkurrenz; I. und II. Etappe nicht geflogen, 20. Mai anf der III. Etappe in Kassel Apparat beschädigt. 36. F. Laitsch mit Leutnant Koch; 17. Mai nach dem Start in Darmstadt aufgegeben. 37. Th. Schanenberg mit Leutnant Hng; 17. Mai I. und II. Etappe, 20. Mai nach dem Start zurückgekehrt, 21. Mai III. und IV. Etappe. 38. Schröder mit Pilot Schäfer. außer Konkurrenz: 19. Mai I. Etappe, 21. Mai III. Etappe. 39. Dipl.-Ing. R. Thelen mit Hauptmann Geibel; 17. Mai I. Etappe, 18. Mai II. Etappe, 20. Mai III. und IV. Etappe begonnen, 21. Mai IV. Etappe vollendet. 40. V. Stoeffler mit Leutnant Kranse d'Avia; 17. Mai I. Etappe, auf der II. Etappe Apparat bei Holzhausen zerbrochen, ausgeschieden.

Nach Beendigung des Zuverlässigkeitswettbewerbes begann am Morgen des 23. Mai die strategische Aufklärungsübung zwischen Hamburg, Münster und Köln. Prinz Heinrich traf in Münster ein, um die Teilnehmer anf dem Flugplatz zu erwarten.

Zn den strategischen Flügen starteten in Hamburg bei starkem böigem Winde in der Zeit von 1/4 5 bis etwa 6 Uhr 40 Flieger. Von der ersten, Hauptmann von Detten mit Begleiter Hauptmann von Falkenhayn, stürzte kurz nach dem Abfinge ans geringer Höhe anf die in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes liegende Groß-Borsteler Rennbahn. Der Apparat wurde stark beschädigt. Hauptmann von Falkenhayn zog sich leichte Gesichtsverletzungen zu. Bis mittags trafen in Münster sechs Flieger ein. Bald nach Mittag begann ein heftiges Gewitter, weshalb Prinz Heinrich den Start nnterbrechen ließ. Leider ereigneten sich trotz dieser Vorsichtsmaßregel zwei Todesstürze.

Die Leutnants Boeder und Bernhardt waren anf ersten Albatros-Doppeldecker gestiegen und befanden sich in der Nähe von Wellendorf im Landkreise Ibnrg nnweit Osnabrück etwa in der Gegend, in der vor einigen Jahren das Zeppelin-Luftschiff »Deutschland« verunglückte. Es kamen ihnen gefahrdrohende Gewitterwolken entgegen. Die Flieger gingen in Gleitflüge nieder. Dabei gerieten das Flugzeug an einen Baum, wurde zertrümmert und beide Flieger erlitten so schwere Verletzungen, daß einer sofort tot blieb, der andere kurz darauf verschied.

Leutnant Boeder gehörte znr 1. Kompagnie des Fliegerbataillons Nr. 2, die in Posen garnisoniert ist. Sein Offizierspatent datiert von ihre 1906; auf Grnnd früherer Flugleistungen wurde er mit dem Kronenorden 4. Klasse dekoriert. Leutnant Bernhardt gehörte zum 3. niederschlesischen Infanterieregiment Nr. 50. Er war Offizier seit dem 16. Augnst 1907

Auch Oberleutnant von Beaulieu, Leutnant Clemens, Leutnant von Hiddessen und Oberleutnant König gerieten in den furchtbaren Gewitterstnrm. Den drei letztgenannten gelang es zn landen, Oberleutnant König wurde von einer Erdbö ungefähr 200 m abgetrieben, wobei seinen Apparat ein Blitz traf, ohne ihn jedoch zu beschädigen.

In Köln trafen nochmals Abend Oberleutnant Joly mit Oberleutnant Felmy, R. Thelen mit Hanptmann Geibel und Leutnant von Hiddessen mit Leutnant Möller ein; tags daranf folgten Krumsiek mit Leutnant Plagemann, Leutnant von Freyberg mit Hanptmann Streccius, Leutnant von Buttlar mit Leutnant von Schröder, Leutnant Schlemmer mit Oberleutnant Könige, Theodor Schanenberg mit Leutnant Hng, Leutnant Pfeifer mit Oberleutnant von der Hagen, Leutnant Freiherr von Haller mit Oberleutnant Baron Könitz, Leutnant Freiherr von Thüna mit Leutnant von Kleist und Leutnant von Borck mit Oberleutnant Ammann. Auch am zweiten Tage hatten die Flieger mit Gegenwind, Böen und Regen arg zn kämpfen.

Oberleutnant Geyer landete bei Laer; der Wind hob seinen Apparat anf und warf ihn zn Boden, so daß alles in Trümmer ging. Aufgegeben hatten den Flug nach Köln: Oberleutnant Kastner, Oberleutnant Hantelmann, Oberleutnant Ladewig, Alfred Friedrich, Leutnant von Oertzen, Oberleutnant von Ascheber, Leutnant Clemens, Paschen, Leutnant Prestien, Leutnant von Apell, Oberleutnant Renss, Leutnant Schwickard und Hauptmann Ehrhardt.

Am 26. Mai wurden von Köln aus taktische Aufklärungsübungen unternommen. Es starteten 28 Flugzenge. Als Erster flog Leutnant von Buttlar ab. Das Wetter war nnfreundlich nnd regendrohend.

Bis mittags waren sämtliche Flugzenge wieder nach dem Flugplatz am Buttweiler Hof zurückgekehrt, außer dem Doppeldecker des Leutnants von Haller, der bei Hangelaar schweren Schaden erlitt and abmontiert werden mußte.

Über die beiden ersten Preise, den Ehrenpreis des deutschen Kaisers nnd den des Prinzen Heinrich, bestimmten die Ausschreibungen: »Um diese beiden Ehrenpreise findet ein Wettbewerb der beiden Fliegergruppen — Flugzenge im Besitze der deutschen Heeresverwaltung nnd Flugzenge im Privatbesitz — statt. Die Gruppe, von der die höhere Prozentzahl der Teilnehmer der Zuverlässigkeitsfing nnd die Aufklärungsübungen erledigt hat, wird den Kaiser-Preis, die andere Gruppe den Prinz Heinrich-Preis erhalten. Bei gleicher Prozentzahl erhält die Gruppe mit der besten Einzelleistnng den Kaiser-Preis, die andere den Prinz Heinrich-Preis. Innerhalb der Gruppen erhalten diese Ehrenpreise die Flugzeugführer, die beim Zuverlässigkeitsflug die kürzeste Gesamtflugdauer erzielten, die Aufklärungsübungen mit Erfolg nnd den ganzen Prinz Heinrich-Flug ohne Wechsel ihres Mitfliegers erledigten.«

Den Ehrenpreis des deutschen Kaisers erhielt darnach die Gruppe der Offiziersflieger, den Ehrenpreis des Prinzen Heinrich von Preußen die Gruppe der Zivilflieger. Die besten Einzelleistungen erzielte in der Klasse der Offiziersflieger Leutnant Freih. von Thüna (L.-V.-G.-Doppel-100 H. P.-Mercedes-Flngmotor), in der Klasse der Zivilflieger Krumsiek (Hansa-Tanbe, 100 H. P.-Mercedes-Flugmotor). Den Preis des Königs von Bayern erhielt Leutnant von Kleist als Führer des Flugzeng des Leutnants von Thüna, den Preis des Großherzogs von Baden Oberleutnant von Klagemann als Beobachter bei Krumsiek, den Preis des Großherzogs von Oldenburg schließlich erhielt Oberleutnant von Beaulieu (L.-V.-G.-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes-Flugmotor). Es wurden ferner noch folgende Preise saerkannt: Preis des Herzogs von Braunschweig nnd Lüneburg sowie Ehrenpreis des Fürsten Wedel: Leutnant von Buttlar (L.-V.-G.-Mercedes). Preise des Hamburger Landwehroffizierskasinos: Oberleutnant Hantelmann (Albatros-Mercedes) nnd Leutnant Bonde (Albatros-Mercedes). Preis der Stadt Köln: Schröder (Sommer-Doppeldecker, Gnomemotor). Preis des bayerischen Kriegsministeriums: Möller (Argo-Doppeldecker, Argus-Motor). Preis der Stadt Hamburg: Leutnant von Hiedessen (Albatros-Mercedes). Preis der Stadt Bremen: Schüler (Argo-Argus). Preis des preußischen Kriegsministerius: Hanptmann Geertz. Preis des Fürsten von Hohenzollern: Leutnant Schlemmer (L.-V.-G.-Mercedes). Preis des Fürsten zu Hatzfeld: Oberleutnant König. Preis des Fürsten von Schaumburg-Lippe: Schröder (Sommer-Gnome). Preis der Stadt Minden: Oberleutnant von Beaulieu (L.-V.-G.-Mercedes). Preis des Kreises Minden: Hauptmann Geertz. Preis der Stadt Münster: Schanenburg.

An Geldpreisen erhielten die Zivilflieger Krumsiek (Hansa-Mercedes), Schauenburg (A.-E.-G.-Benz) nnd Ingenieur Thelen (Albatros-Mercedes) je 4500 M., Viktor Stoeffler (Aviatik-Oberursel-Motor) und Schlegel (Gotha-Tanbe-Mercedes) je 750 M.

Die offizielle Placiernng im Zuverlässigkeitsfinge ist: Leutnant Freiherr von Thüna, L.-V.-G.-Mercedes (17 : 16), 1. Oberleutnant von Beaulieu, L.-V.-G.-Mercedes (17 : 29), 2. Leutnant von Buttlar, L.-V.-G.-Mercedes (17 : 56), 3. Leutnant Bonde, Albatros-Mercedes (21 : 56), 4. Oberleutnant Geyer, Aviatik-Mercedes (22 : 34), 5. Krumsiek, Hansa-Tanbe, Mercedes (28 : 14), 6. Schanenburg, A.-E.-G.-Doppeldecker, Benz (26 : 31), 7. Leutnant Schlemmer, L.-V.-G.-Mercedes (26 : 52), 8 Ingenieur Thelen, Albatros-Mercedes (27 : 34), 9. Oberleutnant Joly, Gotha-Tanbe, Mercedes (28 : 14), 10. Oberleutnant Ladewig, Rumpler-Tanbe, Mercedes (29 : 15), 11. Oberleutnant Hantelmann, Albatros-Mercedes (30 : 15), 12.

Freiherr von Thüna, Oberleutnant im 5. Garderegiment z. F., kommandiert zur Kriegsakademie, ist 1887 in Erfurt geboren, Flugführer seit 1910. An Preisen errang er bisher den des Großherzogs von Hessen im Ober-

rheinischen Zuverlässigkeitsflug 1911 und im Prinz Heinrich-Flug 1913 die Ehrenpreise des Statthalters, des Prinzsregenten von Bayern, des Großherzogs von Hessen und den 9. Aufklärungspreis.

Kramsiek, geboren 1881 in Wissentrup, ist Flugführer seit 1912, Preisträger in Gelsenkirchen 1913 und Inhaber eines Weltrekords für Eindecker im Überlandflug (30. März 1914, 12 Stunden, 2 Minuten).

FLUGZEUGE FÜR DEUTSCHE KOLONIEN.

Am 12. April ist ein Doppeldecker der Automobil- und Aviatik-A.-G. in Mühlhausen nach Deutsch-Südwest-Afrika abgegangen, der bestimmt ist, unter seinem Führer Trück in Karibib Flüge auszuführen. Acht Tage später folgte ein »Roland«-Stahldoppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft Bitterfeld-Berlin. Diese Maschine wurde nach Keetmanshoop gesandt; ihr Führer ist Leutnant d. R. Paul Fiedler. Die Leitung liegt in den Händen des Kommandos der Schutztruppen, dem zur fachmännischen Mitarbeit der Fliegeroffizier Leutnant von Scheele zugeteilt wurde.

Der »Roland«-Doppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft ist für die Verwendung in den Kolonien besonders konstruiert. Zu seiner Herstellung wurde bis auf die Flügelrippen Stahl verwendet, um die Gefahren zu vermeiden, die, wie Zusammentrocknen, Termitenfraß, mit der Benutzung von Holz in Afrika verknüpft wären. In ähnlicher Weise wurde auch die Aviatikmaschine speziell für die ihr bevorstehende Aufgabe vorbereitet.

Der Plan, einen Versuch mit Flugmaschinen in den afrikanischen Kolonien Deutschlands zu unternehmen, tauchte vor etwa drei Jahren auf. In Deutsch-Südwestafrika bildete sich unter Mitwirkung des Offiziersfliegers Hauptmann Berlin ein Luftfahrer-Verein, der jetzt gegen 800 Mitglieder zählt. Die Verwirklichung des Projektes wurde durch die Nationalflugspende ermöglicht, deren Verwalter 100.000 M. für Flugversuche in den Kolonien bestimmten. Auf Südwestafrika entfielen davon rund 30.000 M., also wohl nur etwa so viel, wie ein modernes Flugzeug kostet, ohne alle anderen Anslagen. Die Flugspendeverwaltung veranlasste aber die genannten beiden Gesellschaften gegen eine Beihilfe von je 15.000 M. die Sache zu unternehmen.

Den Flugzeugen sollen bei dem Dienst in Afrika mannigfaltige Aufgaben erwachsen. Sie sollen das besorgen, was bisher nur durch Reiter in austrengender und oft gefährlicher, jedenfalls aber sehr seitraubender Weise zu erledigen war: Die Übermittlung eiliger schriftlicher Nachrichten, Postdienst, Beförderung des Arztes, Aufspüren verlaufener oder weggeführter Viehherden, die oft beträchliche Werte darstellen, schließlich auch Beobachtung und Einschüchterung des Feindes bei Aufständen. Ob die Flugzeuge halten werden, was man sich von ihnen verspricht, muß sich natürlich erst zeigen.

Die Ausrüstung der Flugmaschinen für den Kolonialdienst erfolgte mit besonderer Sorgfalt. Um den Schwierigkeiten der Orientierung in der afrikanischen Steppe zu begegnen, wurde ein neuer Kompaß an die Luftfahrzeuge montiert, für den Fall, als sich das Flugzeug aber doch verirren sollte, führt es einen elektrischen Signalspiegel mit, von dem angenommen wird, daß sich dessen Reichweite in der klaren Luft Südwestafrikas auf 30—50 *km* erstrecken dürfte. Die Flieger führen an Bord der Maschine Proviant und gefüllte Wassersäcke, Gewehre und Munition, ein Zelt, Decken und Reparaturmaterial mit sich. Der »Roland«-Doppeldecker hat die gleiche Konstruktion wie die Maschine, mit welcher Bruno Langer am 10. Februar des heurigen Jahres einen Sechzehnstundenflug ausführte, nachdem er kurz vorher damit durch einen Flug von 14 Stunden den bis dahin von Frankreich gehaltenen Dauerweltrekord an Deutschland gebracht hatte. Die Maschine hat eine Spannweite von 13 *m*, eine Länge von 8 *m*, bei einer Gesamthöhe von etwa über 3 *m*. Sie besitzt eine Gesamttragfläche von 42 m^2, ihre Geschwindigkeit beträgt rund 100 *km* pro Stunde. Zum Antrieb dient ein wassergekühlter Sechszylindermotor von 100 H.P. Die Einrichtungen des »Aviatik«-Doppeldeckers sind ähnlicher Art. Die Luftschrauben bestehen aus Holz, das auch besonderem Verfahren geleimt und lackiert ist, um sich dem Tropenklima gewachsen zu zeigen.

Jedenfalls ist ein solcher Versuch, die Aviatik praktisch — für friedliche Kulturzwecke! — unterbar zu machen, höher anzuschlagen als alle Saltomortaleproduktionen in der Luft.

WIEDER EINER!

EIN ITALIENISCHES LUFTSCHIFF ZERSTÖRT.

Wieder einmal hat es sich gezeigt, wie sehr die Lenkballone der Gefährdung durch die Witterungsverhältnisse ausgesetzt sind, wie leicht sie dem Winde zum Opfer fallen. Wieder ein Beweis mehr, daß diese Riesenfahrzeuge alles eher als praktisch brauchbar und verläßlich sind. Bei Mailand ist am 26. Mai das italienische Luftschiff »3« vom Winde entführt worden und zu grunde gegangen.

Der Erbauer des Luftschiffes, der Sportsmann Celestino Usnelli, stieg trotz des ungünstigen Wetters mit mehreren Freunden zu einer Fahrt auf. Nachdem das Luftschiff eine halbe Stunde in der Luft gewesen war, sahen die Zuschauer, wie es sich plötzlich schnell zur Erde senkte. In dem Augenblick, als es den Boden berührte, sprangen Usnelli und seine Freunde aus der Gondel. Bevor sie das Luftschiff verankern konnten, wurde es von einem heftigen Windstoß emporgehoben und fortgetrieben. Der Wind schlenderte den Leukballon bei Vauzaghello, zirka 50 *km* nördlich von Mailand, gegen das Dach eines Hauses und das Fahrzeug wurde zerstört.

TODESOPFER.

Am 15. Mai ereignete sich in Schottland bei der Mobilmachung des englischen Fliegerkorps ein Unglücksfall mit tödlichem Ausgang. Ein Geschwader von zehn Doppeldeckern geriet in der Nähe von North Albertou (Grafschaft Yorkshire) in dichten Nebel und war geszwungen, aufs Geratewohl zu landen. Fünf Flugzeuge gingen dabei in Trümmer, der Apparat des 20jährigen Leutnants Epson geriet an eine Hecke, überschlug sich und der Pilot sowie sein Mechaniker wurden getötet.

Auf dem Flugplatze in Halberstadt stürzteu am 16. Mai die Flieger Lentnant Wielaudt und Oberleutnant Fellinger infolge eines Tragflächenbruches ab. Beide waren sofort tot.

Der Prinz Heinrich-Flug kostete vier Opfer; am ersten Tage, dem 17. Mai, kamen Leutnant Müller und Leutnant Rhode, am 23. Mai Leutnant Bernhardt und Leutnant Boeder durch Absturz ums Leben. Näheres in dem Bericht über die Veranstaltung.

Bei Baku stürzte Flieger Ubeiko am 18. Mai mit einem Morane-Flugzeug aus geringer Höhe ab. Der Apparat wurde zertrümmert, der Flieger erlitt schwere Verletzungen. Drei Zuschauer wurden durch den stürzenden Apparat verletzt. Ubeiko ist seinen eigenen Verletzungen einen Tag später erlegen.

Am 21. Mai stürzte bei Moskau der Flieger Gaber-Wlyusky aus 20 *m* Höhe ab und brach beide Beine. Sein Mechaniker, der als Passagier mitflog, blieb tot.

NOTIZEN.

HAMEL, der bekannte englische Flieger, trat am 24. Mai in Bonlogne einen Flug über den Kanal an und wird seither vermißt.

IN LUBLIN (Russisch-Polen) stürzte am 22. Mai Leutnant Albrecht mit dem Passagier Unteroffizier Bialogabek ab. Beide wurden schwer verletzt.

MARCELLO CAVIGGIO, ein italienischer Flieger, stürzte am 17. Mai bei Pallanza mit einem Passagier aus einer Höhe von 800 *m* in den Lugeno See. Es gelang, beide Verunglückte mit Motorbooten zu retten. Der Apparat versank.

DIE BULGARISCHE REGIERUNG hat in Mühlhausen zwölf Aviatik-Doppeldecker bestellt. Die zur Führung dieser Flugzeuge bestimmten bulgarischen Offiziere sollen ihre Ausbildung auf dem Flugplatze Mathisheim erhalten.

CHEVILLIARD ist am 23. Mai bei einem Fluge von Gelsenkirchen nach Düsseldorf mit einem Passagier, Herrn Wulff, in der Nähe der Krupppschen Hügel-Villa abgestürzt. Beide kamen mit verhältnismäßig leichten Verletzungen davon.

- DAS MARINELUFTSCHIFF »L. 3« hat am 22. und 23. Mai eine 36stündige Luftreise gemacht. Es fuhr von Friedrichshafen ab über Basel, Frankfurt a. M., Metz, Bingen, Bremen, kreuzte über Helgoland, fuhr dann über Potsdam und Berlin nach Stettin.

IN VENEDIG geriet am 15. Mai ein Hydroplan, der aus dem Arsenal nach dem Lido flog, in Brand. Er sank auf den Wasserspiegel nieder. Fischerboote retteten den Piloteu Hauptmann Guidoni und seinen Passagier Miraglia; der Apparat wurde durch das Feuer zerstört.

VERBRANNT ist ein Wasserflugzeug der französischen Marine, das am 29. Mai in Toulon zu einem Fluge auf die See gebracht wurde. Der Pilot Molueaux rettete sich durch Schwimmen, den Mechaniker Chavette, der leichte Brandwunden davontrug, brachte ein Boot aus Land. Der Apparat versank.

AUS FRIEDRICHSHAFEN wird gemeldet, daß das neue Militärluftschiff »L. III« am 16. Mai bei einer dreieinhalbstündigen Höhenfahrt auf 3125 *m* kam, was die größte von einem Luftschiffe bisher erreichte Höhe ist. Die Besatzung des Luftschiffes betrug einschließlich der Marinebaukommissiou 17 Personen.

VON KIEW NACH PETERSBURG, 1400 *km*, flog am 24. Mai der russische Militärflieger Nesterow. Mit einem Passagier an Bord stieg er um $^1/_4$4 Uhr früh in Kiew auf und ging nach zwei Zwischenlandungen um $^1/_2$10 Uhr abends in Gatschina bei St. Petersburg nieder. Seine reine Flugzeit betrug $9^1/_2$ Stunden.

DIE GEFAHR, die das Fliegen für Unbeteiligte mit sich bringt, hat sich vor kurzem wieder durch einen Unglücksfall in traurig-drastischer Weise erwiesen. Auf dem Warschauer Flugplatz stürzte am 27. Mai ein Militärflugzeug in das Publikum, ein Knabe wurde getötet, eine Frau schwer verletzt, mehrere Personen trugen leichtere Verletzungen davon.

EIN ZUSAMMENSTOSS mit einem Eisenbahnzug drohte dem deutschen Flieger Leutnant a. D. Köske, der am 16. Mai nahe der Bahnstation Ferdinandshof eine rasche Notlandung vornehmen mußte. Er stürzte knapp neben dem Bahndamm in ein Moor, als eben der D-Zug Stralsund—Berlin vorüberfuhr. Der Apparat wurde zerstört, der Flieger blieb unverletzt.

DAS LUFTSCHIFF »Z. 6« machte am 16. Mai eine Fahrt von Leipzig nach Braunschweig. Auf dem Landungsplatze fand sich das braunschweigische Herzogspaar ein. Von dem Führer des Ballons eingeladen, bestiegen der Herzog und die Herzogin die Gondel und machten in dem Luftschiff eine halbstündige Rundfahrt um die Stadt. Gegen Mittag fuhr der »Z. 6« wieder nach Leipzig zurück.

ANATOL RENNER, einer der beiden »Renner-bubeue, aus Graz, hat sich am 29. Mai in Budapest bei einem Absturz mit einem Flugapparat des ungarischen Konstrukteurs Kolbauyi schwer verletzt. Er versuchte mit der Maschine einen Probeflug. Als er auf 30 *m* gestiegen war, begann das Flugzeug zu schwanken und beim Versuch einer Landung stürzte Renner aus 8 *m* Höhe ab. Er brach beide Arme und Beine.

DER POMMERY-PREIS wurde für das erste Semester 1914 von Verrier gewonnen, der am 16. Mai auf einem Henri Farman-Zweidecker von Buc nach Geuthiu im Regierungsbezirk Magdeburg flog und mit ca. 830 *km* seinen gefährlichsten Konkurrenten Bounier schlug, der nur 500 *km* aufzuweisen hatte. Er bleibt aber weit hinter Brindejonc des Moulinais zurück, dessen Leistung bei dem Siege im zweiten Semester 1913 der Flug Valenciennes—Warschau mit 1389 *km* war.

SCHIGEMATSU, der japanische Offizierspilot, der am 26. April bei Tokio tödlich verunglückt ist, hat nach Berichten japanischer Blätter seinerzeit die Bewerbung um die Aufnahme in das Fliegerkorps, die er beim Kriegsministerium einbrachte, seinem eigenen Blut geschrieben, um, wie er sagte, zu zeigen, daß er gern sein Blut für sein Vaterland hergeben wolle! Es ist das jedenfalls eine charakteristische Äußerung des leidenschaftlichen Patriotismus, der in den Japanern steckt.

ANDRÉES BALLON soll jetzt in Ostsibirien aufgefunden worden sein. Ein Bergingenieur Grokowsky telegraphierte aus Irkutsk an die schwedische Gesandtschaft in St. Petersburg, daß er in einem entfernten Urwald die Reste eines alten Luftballons entdeckt habe, den er für den Ballon Andrées halte. Die Richtigkeit dieser Annahme begegnet starkem Zweifel. Professor Otto Nordenskjöld hat erklärt, es sei unmöglich, das Andrée bis nach Ostsibirien verschlagen worden sei.

DAS ERSTE FLUGZEUG, das die Ungarische Luftschiff- und Flugmaschinen Gesellschaft in ihrer Budapester Fabrik gebaut hat, wurde dieser Tage auf dem Rákoser Flugfelde dem Kriegsminister FZM. Ritter von Krobatin durch Ingenieur Wittmann vorgeführt. Der Pilot stieg auf 800 *m* und landete dann glatt. Das Flugzeug wurde von der Heeresverwaltung übernommen. Es sind noch weitere 17 Apparate desselben Typs bestellt, die binnen kurzem zur Ablieferung gelangen werden.

BEIM BODENSEE-MEETING fand am 24. Mai der Wettbewerb der Wasserflugzeuge statt, ein Rundflug um den Überlinger See über 80 *km* als Schnelligkeitsbewerb. Hellmut Hirth gewann auf einem Albatros-Mercedes-Doppeldecker in 2^h:00 den ersten Preis, 4000 M, und Ehrenpreis der Stadt Konstanz; Tuckenbrock auf Flugzeugbau Friedrichshafen N. A. G.-Doppeldecker den zweiten Preis 2500 M und Ehrenpreis; Schirrmeister auf einem Rumpf-Doppeldecker derselben Firma den dritten Preis, 500 M.

EIN DEUTSCHER MILITÄRBALLON landete am 19. Mai bei der belgischen Festung Namur. In der Gondel befanden sich drei Offiziere: Rittmeister Stach von Goltzheim, Rittmeister von Hoytema und Leutnant von Rochow. Die Luftschiffer verbrachten die Nacht in Namur; die Rückreise nach Deutschland konnten sie antreten, ohne daß ihnen von den belgischen Behörden irgend welche Hindernisse in den Weg gelegt wurden. Ein Teil der belgischen Presse verlangt jedoch Maßregeln für solche Fälle und speziell ein Gesetz gegen Spionage.

FÜR DEN OSTMARKENFLUG, der vom 20. bis 25. Juni durch die Provinzen Ost- und Westpreußen, Schlesien und Posen über 1500 *km* als Zuverlässigkeitsflug führt, nach der Art des Prius Heinrich-Fluges, wurden dreißig Flugzeuge gemeldet, sechs Dritte! Militärflugzeuge und ein Drittel solcher im Privatbesitz. Nachmeldungen sind noch bis zum 10. Juni zulässig. An Geldpreisen stehen 45.000 M. für den Zuverlässigkeitsflug und 26 000 M. an Geldentschädigungen für bestimmte Flugleistungen zur Verfügung, ferner zahlreiche Ehrenpreise.

DAS PROBLEM des stabilen Flugzeuges soll nach Mitteilungen, die das englische Parlamentsmitglied Oberst Seely vor kurzem in London bei einem Bankett des königlichen Automobil-Klubs machte, nun gelöst sein. Oberst Seely erklärte, daß er mit dem Erfinder des Apparates auf 700 *m* gestiegen sei, worauf der Pilot jede Kontrolle über die Maschine aufgegeben, die aber automatisch den geraden Flug fortgesetzt und sich vollkommen sicher reguliert habe. Nähere Angaben über die Art des Apparates machte Oberst Seely nicht und wusste auch nicht den Namen des Erfinders.

DIE RUSSISCHE GRENZE ist von Deutschland aus auf dem Luftwege wieder überschritten worden. Zwei deutsche Offiziere, Hauptmann Schnöger und Oberleutnant Paul, wurden am Nachmittag des 26. Mai mit ihren Flugzeugen durch einen Gewittersturm verschlagen und landeten bei Rypin im Gouvernement Plozk, im nordwestlichen Teile von Russisch-Polen, einige Kilometer von der deutschen Grenze. Der Apparat wurde von den Grenzwachen beschossen und trug starke Beschädigungen davon; die beiden Offiziere wurden von der Landung verhaftet. Am 28. Mai wurden die Offiziere aus der Haft entlassen.

EINEN SELBSTMORD aus Liebe zur Aviatik beging am 27. Mai in Truman an der Aspangbahn der Pilot Artur Stampach. Er erschoß sich in seiner Wohnung. In mehreren Abschiedsbriefen erklärte er, daß ihm der Arzt wegen eines Herzleidens das Fliegen verboten habe und da er mit Leib und Seele an der Aviatik hänge, gehe er in den Tod. Stampach nahm bei dem Piloten Konschel auf dem Asperner Flugfelde Unterricht. Am 4. März des heurigen Jahres begleitete er Konschel auf dem Probefluge für die Schicht-Konkurrenz nach Budapest als Passagier. Stampach hatte die Absicht, sich an dem Juni-Flugmeeting in Aspern zu beteiligen.

DAS VEEH-LUFTSCHIFF ist am 18. Mai in Düsseldorf versteigert worden. Es war ein tranriges Ende — 300.000 M. hatte der Lenkballon seinerzeit gekostet, etwa 1000 M. gingen für die Reste jetzt ein. Die Ballonhülle mit dem Ventil allein, deren Anschaffungswert 100.000 M. betrug, wurde um 410 M. abgegeben, das Kielgerüst mit den beiden Motoren, für welche 41.000 M. bezahlt worden waren, brachte 435 M. ein. Für den Höhenmesser, einen Gasuntersuchungsapparat und sonstige Gegenstände der wissenschaftlichen Ausrüstung wurden im ganzen 55 M. erzielt. Die Überbleibsel dieser enorm kostspieligen Riesenluftschiffe finden wohl nicht leicht ihresgleichen an Entwertung.

EIN GESCHWADERFLUG, den französische Militärpiloten unternahmen, ist arg mißglückt. Sechs Zweidecker flogen am 16. Mai von Dünkirchen ab. Bei Biéville-Plage einer der Apparate, »Sevoyen« in Führer und sein Führer, der Unteroffizier Blot, erlitt schwere Verletzungen. Bei Dieppe fiel »Ville de Vichy« nahe dem Strande ins Meer und wurde zertrümmert; der Führer und der begleitende Mechaniker blieben unverletzt. Die noch übrigen vier Apparate kamen nach Havre; bei der Landung überschlugen sich »Jeanne d'Arc« und »Ville de Grenoble«, wobei der erste dieser Apparate zerstört wurde und sein Führer Hauptmann Voisin sowie dessen Mechaniker Verletzungen erlitten. Von den sechs Apparaten blieben also nur zwei intakt.

EIN NEUES WERK für die Erzeugung von Flugmaschinen ist in Wien unter der Firma Österreichisch-ungarische Albatros-Flugzeug-werke, G. m. b. H. gegründet worden. Die Fabrik befindet sich in Stadlau, fast unmittelbar an der alten Donau, und besitzt ein Anwesen von 10.000 m². Die Gesellschaft hat die Lizenz auf alle gegenwärtigen und zukünftigen Typen der Albatros-Werke in Berlin-Johannisthal erworben und wird sich mit dem Bau der Albatros-Land- und Wasserflugzeuge befassen, sich aber auch unabhängig und konstruktiv betätigen. Die Leistungsfähigkeit der Fabrik kann auf drei bis vier Flugzeuge pro Woche angesdehnt werden. Technischer Direktor ist der bisherige Oberingenieur der Berliner Albatros-Werke, Michael Gabriel, kommerzieller Direktor Rudolf Wiener. Das Stadtbureau der Gesellschaft befindet sich im Hause des Ingenieur- und Architekten-Vereines, Wien, I. Eschenbachgasse 9. — Es kann der Entwicklung des Flugwesens in Österreich jedenfalls nur zuträglich sein, wenn der Zustand, der sich herausgebildet hat, wieder aufhört, die Monopolisierung der Fabrikation mit ihren üblen Folgen gebrochen wird.

ZUR AUSGESTALTUNG der k. u. k. Luftschiffer-abteilung hat die Heeresleitung weitere Maßregeln verfügt. Dazu gehört die flugtechnische Ausbildung von Stabsoffizieren (rangälteren Hauptleuten). Einer Anforderung des Kriegsministeriums entsprechend, haben sich drei Stabsoffiziere und ein an der Beförderungsotor stehender Hauptmann freiwillig gemeldet, die jetzt in Fischamend für den Dienst als zukünftige Bataillonskommandanten der Flieger- und Luftschiffertruppe in Aussicht genommen sind. Die Herren werden jetzt im praktischen Flieger- und Luftschifferdienst sowie in den einschlägigen theoretischen Kenntnissen ausgebildet werden und ferner hat das Kriegsministerium, damit eine größere Anzahl von gründlich geschulten Beobachtungsoffizieren für Flugzeuge verfügbar ist, die Anstellung eigener Kurse angeordnet, deren heuer drei abgehalten werden. Der erste hat im Mai begonnen, der zweite findet im Juni, der dritte im Juli statt. Jeder Kurs dauert vier Wochen. Im ersten und im letzten Kurs werden Leutnants und Oberleutnants der Truppe, im Junikurse Generalstabsoffiziere aller Grade im Beobachtungsdienst ausgebildet. Diese Kurse werden hauptsächlich die theoretischen Vorkenntnisse behandeln; gelegentlich einer neuerlichen Einberufung der Kursteilnehmer im August sollen Flieger- und Beobachtungsdienst praktisch geübt werden. Ein großer Teil dieser Offiziere wird sodann zur weiteren Ausbildung auf die einzelnen Flugplätze kommandiert werden. Insgesamt dürften €0 bis 80 Offiziere an diesen Kursen teilnehmen.

ZUM »DREIECKSFLUG« zwischen Berlin—Johannisthal, Leipzig und Dresden, der am 80. Mai begonnen hat und bis 5. Juni danert, sind 42 vom Deutschen Luftfahrer-Verband genehmigte Anmeldungen erfolgt, nnd zwar: Ago-Flugzeugwerke, Flugzeugführer Anselm Marchal und Fr. Schweizer, Flugzeuge Ago-Doppeldecker; Albatros-Werke, Reinhold Boehm und E. von Lossl, Albatros-Doppeldecker; Allgemeine Flugzeellschaft, Heinrich Schulz, A. F.-G.-Taube; Baierlein, Anton Baierlein, L.-V.-G.-Eindecker oder Doppeldecker; Boehm, Siegfried Boehm, Jeannin-Stahl-Tanbe; Brandenburgische Flugzeugwerke, Fr. Reiterer und Hans Ernst, Eindecker; Brammüller, Georg Brammüller, Etrich-Taube; Zentrale für Aviatik, Hamburg, Wilhelm Kromsiek und Fritz Schlüter, Hansa-Tanbe; Max Court, Martin König und August Schmidt, Court-Torpedo; Deutsche Flugzeugwerke, Heinrich Oelerich und W. Hoefig, D. F. W.-Doppeldecker; Flugschule Melli Beese, Charles Bontard, Rolle-Tanbe; Prinz Friedrich Sigismund von Preussen, Otto Stiefvatter, Prinz Friedrich Sigismund-Eindecker; Deutsche Waggonfabrik, Richard Schmidt, Bulldogg-Eindecker; Oswald Kahnt und Wilhelm Rosenstein, Gotha-Eindecker; Hanuschke, Bruno Hanuschke, Hanuschke-Eindecker; Helmut Hirth, E. H. Kähne, Eindecker, Bruno Langer, Doppeldecker; Höhndorf, Walter Höhndorf, Union-Pfeil-Doppeldecker; Emil Jeannin-Flugzeugbau-Gesellschaft, Otto Ballod und René Freindt, Jeannin-Stahl-Tanbe; Kiessling, Wilhelm Kiessling, Ago-Doppeldecker; Kondor-Flugzeugwerke, Otto Beck, Kondor-Eindecker; Krieger, Karl Krieger und Mauricio Scherff, Krieger-Eindecker; Luftverkehrs-Gesellschaft, Albert Rapp, L.-V.-G.-Doppeldecker; Robert Janisch, L.-V.-G.-Eindecker; Dir. Rabitzen, Alois Stiplocheck, Jeannin-Stahl-Eindecker; E. Rumpler, Luftfahrzeugbau-Gesellschaft, Alfred Friedrich und Linnekogel, Rumpler-Eindecker; Schmidt, Erich Schmidt, Sachsen-Doppeldecker; Erich Sonntag, Sachsen-Rumpf-Doppeldecker; Schiller, Max Schiller, D. F.-W.-Doppeldecker; Schmann, Edgar Schmann, Ago-Doppeldecker; Schwade & Co., Alfred Heintz, Stahlrest-Doppeldecker; Union-Flugzeugwerke, Walter Stagge, Pfeil-Doppeldecker.

SOBALD auf irgend einem sportlichen Gebiete ein Amateur eine bedeutende Leistung vollbracht hat, die ihn in den Vordergrund des öffentlichen Interesses bringt, richten wir an ihn eine Zuschrift, worin wir um ein gutes Brustbild und einige Daten zur Wiedergabe in unserem Blatte ersuchen. Das gleiche geschieht auch bei berufsmäßigen Sportleuten und in der Regel machen sich alle ein Vergnügen daraus, das Verlangte selbstverständlich kostenlos zu senden, weil es sich ja um das Material für eine publizistische Ehrung des Betreffenden handelt.

Eine sehr eigentümliche Ausnahme bei einem solchen Falle hat sich kürzlich mit dem deutschen Herrn Amateur-Luftschiffer und Ingenieur Rudolf Berliner ergeben, der unser höfliches Ersuchen um ein Brustbild von ihm und eventuell seinen zwei Begleitern auf seiner großen russischen Luftfahrt einem Herrn Karl Beling als seinem Vertreter überwiesen hat und der uns statt der erbetenen drei Brustbilder eine — Ansichtskarte schickt, die, allerdings in sehr guter und scharfer Aufnahme, ein Gruppenbild zeigt, auf dem man die Reisenden vor der Abfahrt im Korbe sieht. Dann schreibt der Herr Beling: »Die Kosten von acht Mark wollen Sie mir gefälligst per Post zukommen lassen.« Wir bemerken nochmals, daß das gesandte Bild nur eine Ansichtskarte ist, deren Rückseite die Linien für die Marke und die Adressierung enthält. Dann heißt es in dem Briefe des Herrn Beling aber weiter: »Wir beabsichtigen, eventuell auch in Österreich Vorträge über diese Fahrt etc., auch mit Lichtbildern, zu halten, und wäre es mir sehr angenehm, von Ihnen zu hören, ob dafür dort Interesse vorhanden, respektive ob Sie mir Adressen für in Betracht kommende Behörden, Vereine, Privatpersonen oder dergleichen aufgeben könnten. Zu Dank wäre außerdem verpflichtet, wenn Sie mir andere Blätter, die sich für Aufnahmen interessieren, mitteilen würden.« — Das sind in der Tat smarte Geschäftsleute, diese Herren in Berlin. Von uns verlangen sie alle möglichen Auskünfte, natürlich umsonst, wir aber sollen für eine Ansichtskarte, die in Deutschland sicherlich um zehn Pfennige zu haben ist, acht Mark bezahlen. Das ist allerdings ein Geschäftsgeist, über den die Herren Rudolf Berliner und Karl Beling gleichfalls Vorträge in Österreich halten könnten. *V. S.*

FAST JEDE WOCHE liest man jetzt in den Blättern, daß an einem Nachmittag wieder ein Aëroplan über der Wien zu sehen gewesen sei. Er habe längere Zeit über der inneren Stadt gekreist und den Rathausplatz überflogen, als gerade daselbst die Platzmusik stattfand und viele Tausende von Menschen dort versammelt waren oder er sei gerade zur belebtesten Korsozeit den Leuten auf dem Ring und in der Kärntnerstraße über den Köpfen geschwabt, kurz, wo sich die meisten Menschen zusammenfinden, selbst z. B. beim Maikorso, tancht ein Flugzeug über den vielen Menschen auf. Es ist das stets, wie nie verfehlt wird anzugeben, ein Lohner-Pfeilflieger, einer jener Apparate, mit denen schon so verschiedene Abstürze zu verzeichnen waren. Da möchten wir uns nur die bescheidene Anfrage an die P. T. Behörden erlauben: Will man wirklich erst darauf warten, bis so ein Apparat einmal mitten in eine Menschenmassa herunterfällt, bevor man das gänzlich zwecklose und mutwillige fortwährende Überfliegen der Stadt verbietet? Sobald einmal eine Katastrophe augerichtet ist und durch einen solchen Stadtflug, wenn er verunglückt, außer dem Flieger noch eina Anzahl harmloser unschuldiger Passanten ums Leben gekommen sein wird, wird dieses Reklamefliegen natürlich sofort strengstens untersagt werden. Warum aber das erst abwarten? Wir gestahen gewiß gerne jedermann das Recht zu, beim Fliegen sein eigenes Leben in die Schanze zu schlagen, wie sehr und wie oft ihm das beliebt. Sache der Behörden wäre es aber, dafür vorzusorgen, daß es nicht jedem Fliager freisteht, außer seinem eigenen Leben und seinen eigenen Knochen auch noch Leben und Knochen vieler Bewohner der Großstadt zu riskieren. Die große Menge scheint in dieser Beziehung sehr sorglos zu sein und gar nicht daran zu denken, wie es einer Anzahl aus ihr ergehen kann, wenn gerade aber ihnen so ein Flügel abknackst oder sonst etwas an der Maschine bricht oder reißt und der Flieger dann mit seinem großen Apparat plötzlich herabgesaust kommt. Wehe denen, die sich dann unten gerade im Bereiche seiner Abstarzlinie befinden! Das Publikum, das sich heute so freut und interessiert, so oft es aber seinen Köpfen das hübsche Schauspiel genießt, wird allerdings ganz anders reden, wenn erst einmal so und so viele nachnlidge Opfer werden Lehrgeld gezahlt haben. Es ist nicht anzunehmen, daß diese Zeilen eine praktische Wirkung haben werden. Wir werden sie aber sorgsam aufheben und sie wieder hervorsnchen und der Öffentlichkeit präsentieren, wenu sich, was wir gewiß nicht wünschen, einmal durch ein großes Unglück erweisen sollte, wie berechtigt diese Warnung — gewesen. *V. S.*

LITERATUR.

»Animal Flight. A Record of Observation.« By E. H. Hankin, M. A., Sc. D. London. Iliffe & Sons Ltd., Editors. Price 12 shillings 6 pence. — Das vorliegende Buch wird sicherlich die weitgehende Beachtung der flugtechnischen Kreise finden. Es ist das erste Werk, worin so systematisch und durchwegs auf eigene Erfahrungen gestützt, der Segelflug behandelt wird. Über den Segelflug — dieses »mysteriöse« Problem kann man beinahe sagen — existiert noch kein abschließendes Werk. Auch das Buch von Dr. Hankin will sich nicht als solches geben; aber es bringt die neuerliche Grundlage zum Studium dieses Problems; es offenbart eine bewundernswürdige Fülle beobachteter Tatsachen. »Es ist ein Unglück,« sagte der Verfasser in der Vorrede, »daß diejenigen, die am berufensten wären, sich eine Meinnng über die Natur des Phänomen zu bilden, gewöhnlich nur wenig oder gar keine Gelegenheit gehabt haben, die Erscheinung aus erster Hand zu empfangen. Solche Autoritäten haben in mehreren Fällen Aufführungen über den Segelflug geschrieben, die bloß ans Erklärnngen bestanden. Andere haben einige wenige Tatsachen mit daran geknüpften Erklärungsversnchen erzählt. Wie der Leser sehen wird, enthält dieses Buch die Tatsachen ohne Erklärungen.« Es ist selbstverständlich, daß jede künftige Behandlung des Gegenstandes das imponierende Werk des Dr. Hankin wird zn grunde legen müssen. Der Autor hat seine Beobachtungen an ungehenrem Material gemacht, an Flugtieren der verschiedensten Größe. Seine Fähigkeit, auch die verstecktesten kleinen Bewegungsnuancen im raschen Flug wahrzunehmen, ist jedenfalls das Ergebnis außerordentlicher Schnlung; sie hat ihm gestattet, gewisse Einzelheiten zn entdecken, die, wie es scheint, vorher ganz unbekannt waren. Nicht bloß den Segelflug als solchen betreffen des Autors Beobachtungen, sondern auch überaus interessante und für die Flugtheorie entscheiden wichtige Momente der Seitensteuerung (wofür es wenigstens zwei Methoden gibt) und der Flügalkrümmnng. Zu dem erstannlichsten Material gehört vielleicht das an Libellen gesammelte. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man Hankins Werk als eine der wertvollsten fachlitterarischen Erscheinnngen der letzten Jahre bezeichnet.

BRIEFKASTEN.

»FLUG« in M. — Der Flieger, der zum erstenmal, und zwar unfreiwillig, mit dem Kopf nach unten flog, war der französische Hauptmann Anbry. Bei einem Fluge am Ostermontag (24. März) des vorigen Jahres geschah es ihm, daß eine Böe seinen Apparat umdrehte und er nun, mit den Schenkelu festgeklammert, einen Kehrflug vollsog.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 800 Kunstdrucktafeln. ERSCHEINT zweimal monatlich.

PREIS vierteljährlich M. 3·—, unter Streifband M. 3·60, Ausland M. 4·50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungs-anstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungs-anstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

Neu! Neu!

Soeben erschien:

Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik, Band 14.

Fliegerhandbuch

Ein Leitfaden der gesamten Flugtechnik

von

Robert Eyb

k. u. k. Hauptmann
Feldpilot.

400 Seiten mit 134 Abbildungen u. 1 Tafel.

Preis elegant gebunden K 12·25.

Inhaltsverzeichnis:

Vorkenntnisse: *Graphische Darstellungsweise — Statik — Dynamik — Materialdaten — Festigkeitslehre.* — ***Experimente:*** *Gesetze des Luftwiderstandes — Formwiderstand — Oberflächenreibung — Widerstand von Flächen.* — ***Wetterkunde:*** *Temperatur — Luftdruck — Luftfeuchtigkeit — Wind — Wetterregeln.* — ***Der Motor:*** *Arbeitsweise des Viertaktmotors — Leistung des Motors — Einzelteile des Motors — Motordiagnose — Beschreibungen verschiedener Motortypen und Vergleiche — Anhang.* — ***Entwurf und Bau:*** *Einteilung der bestehenden Flugzeugtypen nach der Tragflächenform — Eigenschaften eines Flugzeugs — Detailentwurf.* — ***Propeller:*** *Benennungen und Definitionen — Blattform im allgemeinen — Kräftezerlegungen — Zusammenhang von Slip, Zug, Steigung, Motorstärke u. s. w. — Nutzeffekt — Propeller, deren Blätter nach vorne geneigt sind — Gestalt der Luftstromlinien — Zeichnerische Darstellung und Erzeugung des Propellers.* — ***Fliegen:*** *Fliegen lernen — Fliegerschule — Fliegen im allgemeinen — Ausrüstung — Gefährdung von Flugzeugen — Das Flugzeug als Aufklärungsmittel.*

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom Verlage:

Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE DES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES

Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul.

ABONNEMENT D'UN AN

FRANCE : **6** Francs ÉTRANGER : **7** Francs

Numéro Spécimen franco : **60** centimes

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE

32, rue Madame, Paris

3e ANNÉE

Lisez

L'Aviation et l'Automobilisme Militaires

Vous y trouverez, traitées par des spécialistes,

Toutes les questions touchant à l'adaptation des Locomotions Mécaniques à la Défense Nationale

(Technique et Pratique)

Rédacteur en chef : Robert DESMONS

Abonnements: France 8 fr., Étranger 12 fr. | MENSUELLE Le N° **0.60**

Téléphone : Gutenberg 16-24 — **5, Cité Trévise, 5 PARIS** — *Téléphone :* Gutenberg 16-24

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: »Sportsilberer Wien«.

Nummer 8. Wien, 15. Juni 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Wieder einer! — Ende des Stagl-Mannsbarth-Ballons. — Michelin-Flugwoche von Gilbert. — Flugwoche in Aspern. — Explosion eines Ballons. — Der Dreieckflug. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Vom Tiroler Verein. — Todesopfer. — Notizen. — Briefkasten. — Inserate.

WIEDER EINER!

AUCH DER NEUE »Z. I« VERLOREN!

So ist denn auch der neueste Zeppelin-Ballon namens »Z. I«, einer der größten und wertvollsten »Über-Dreadnoughts der Lüfte«, die bisher gebaut wurden, zu grunde gegangen, allerdings zum großen Glücke ohne daß dabei diesmal Menschenleben zu beklagen sind.

Wie schnell bewahrheitet sich doch immer wieder, was ich den Zeppelin-Ballonen vom ersten angefangen und seither schon sonst wieder vorhergesagt!

Wahrlich, mir tut das Herz weh, zu sehen, wie oft und oft jetzt schon ein solches Riesenfahrzeug ein klägliches Ende findet, das so viel Geld gekostet und das eine solche Summe von Können, Wissen, technischer Kunst und Arbeit repräsentiert! Jeder solche Ballon ist ja ein wahres Meisterwerk des vollendetsten Ballonbaues, ein technisches Wunder, leider aber stets nur dazu bestimmt, ein Opfer der Elemente zu werden. Mit raffiniertester Kunst geschaffen, die Luft zu beherrschen, wird jedes solche Fahrzeug, das bei ganz ruhigem Wetter ein prachtvolles Riesenspielzeug bildet, eines Tages eine leichte Beute des Windes und Regens, ein Opfer der Elemente, die man damit souverän beherrschen möchte, die es aber abknicken wie ein Zündhölzchen und zu unförmlichem Brei zermalmen oder in Tausende von Splittern zerschlagen!

Die Größe eines Riesenschiffes und die Empfindlichkeit und Gebrechlichkeit eines rohen Hühnereies, diese Zusammenstellung gestattet keine praktische Verwendbarkeit, sie wird vielmehr immer wieder die natürliche und unvermeidliche Ursache von Katastrophen werden.

Soll ich übrigens heute alles wiederkäuen, was ich schon so oft gesagt und geschrieben? Helfen oder nützen würde es ja doch nichts. Man bindet der Laienwelt den Bären von den senkrechten Böen auf, die den Ballon überfallen hätten, und man wird ja doch nur wieder von dem grausamen Schicksal und dem unerhörten Unglück faseln, das den armen Grafen und seine schönen Fahrzeuge so grausam verfolgt. Herr Graf Zeppelin in seinem unzerstörbaren Optimismus und seiner bewundernswerten, weil durch nichts zu erschütternden Zuversicht wird aber neuerdings versichern, daß er seine Ballone jetzt »noch sicherer« bauen werde. Der deutsche Kaiser, nicht wenig stolz auf seine Dreadnought-Luftflotte, wird wieder abfällig von den »Nörglern« sprechen. Für den verlorenen »Z. I« aber wird ehestens wieder ein neuer erbaut werden, womöglich dafür — deren zwei.

Die richtige Erkenntnis wird zwar schließlich gewiß kommen, nur wird dies noch geraume Zeit dauern und bis dahin noch schönes Geld sowie verschiedene Menschenleben kosten. Deutschland ist aber reich, sehr reich, an Geld wie an Menschen, es kann und wird sich daher den Luxus des Zeppelin-Sports vorläufig weiter leisten.

So ist denn über den Verlust des neuesten »Z. I« nichts weiter zu sagen; nur sei mir gestattet, hier die paar Zeilen anzufügen, mit denen ich meine Besprechung der Katastrophe vom Oktober vorigen Jahres geschlossen habe:

»Die Steuerzahler Österreichs können nur froh sein und es dankbar billigen, daß unsere Kriegsverwaltung dem Drängen und Treiben der Anhänger von Zeppelin-Ballonen nicht nachgegeben hat, welche auch uns mit einem solchen monströsen Lenkballon beglücken wollten.« *Victor Silberer.*

Die Nachrichten über vernichtete Zeppelin-Ballone beginnen schon ermüdend zu wirken. Sie kehren mit der Regelmäßigkeit von Romanfortsetzungen in den Blättern wieder, bringen aber nichts Neues mehr; keine Spannung führt von der einen zur anderen Fortsetzung. Die Naturgesetze nehmen jedoch keine Rücksicht auf die Ermüdung des Lesers und ton ebensowenig den Vertretern des starren Systems und der Riesenballone den Gefallen, sich zu ihren Gunsten zu ändern. So gleitet denn ein »Zeppelin« nach dem anderen in eintöniger Folge vom Sein ins Nichtsein, mit unverrückbarer Notwendigkeit.

Am 13. Juni ist der Militärluftkrenzer »Z. 1« von dem typischen Schicksal ereilt worden. Er wurde bei einer Notlandung in Diedenhofen zerstört. Die Nachrichten hierüber lauten:

Diedenhofen, 18. Juni. — Kurz vor 12 Uhr mittags ist der Militärluftkrenzer »Z. 1« auf der Fahrt von Köln nach Metz verunglückt. Das Luftschiff, das ohnehin durch Regen stark beschwert war, wurde durch eine senkrechte B5 zu Boden gedrückt und knickte zwischen der hinteren Gondel und dem Steuer rechtwinklich durch. Verletzt wurde ein Oberleutnant.

Berlin, 13. Juni. — Wie ein Generalstabsoffizier dem »Tageblatte« mitteilt, wurde der Militärluftkrenzer von dem strömenden Regen derart belastet, daß er sich kaum schwebend erhalten konnte. Als noch eine stark vertikale Luftströmung hinzutrat, die den Ballon immer mehr niederdrückte, entschloß sich der Führer Hauptmann Kleinschmidt zu einer Notlandung. Beim Passieren der Wiesen links der Mosel geriet der Ballon in eine stark nach abwärts gerichtete B5, die ihn heftig zu Boden drückte. Es gelang noch im letzten Augenblick, das Luftschiff vor einem Sturz in die Mosel zu bewahren. Ein Wiederaufstieg ist ganz unmöglich. Das Luftschiff muß ganz abmontiert werden.

Diedenhofen, 13. Juni. — Der in Metz stationierte Luftkrenzer war zu früher Morgenstunde von Köln aufgestiegen und befand sich auf der Rückfahrt nach Metz. Er geriet in ein Gewitter und wurde derartig vom Regen beschwert, daß er gezwungen war, eine Notlandung im Moselthal vorzunehmen. Die Gewitterbö drückte den »Z. 1« so tief nieder, daß der Luftkrenzer bei der beabsichtigten Landung statt auf eine Wiese in Bäume geriet. Die Propeller blieben zwischen den Zweigen hängen und zerbrachen. Gleichzeitig drückte die Bö von oben so stark gegen die Hülle, daß die Versteifung beim Aufsetzen auf den Boden einknickte. Ein Oberleutnant erlitt eine stark blutende Kopfverletzung, die jedoch nicht gefährlicher Natur ist. Der Führer, Hauptmann Kleinschmidt, ließ den Ballon sofort festmachen und telephonierte nach Diedenhofen und Metz um Truppen zur Absperrung und Hilfeleistung. Die Luftschiffermannschaftskompagnie in Metz wurde durch einen Extrazug sofort nach der Unfallstelle entsandt und ist damit beschäftigt, den Luftkrenzer abzumontieren. Der »Z. 1« ist durch den Unfall derartig beschädigt, daß eine weitere Verwendung des Luftschiffes völlig ausgeschlossen erscheint. Wieweit die Gondeln, die Maschinen, Antriebs- und Steuervorrichtungen noch zu verwenden sind, ist noch nicht festgestellt. Die einzelnen Teile werden erst in Metz auf ihre Verwendbarkeit in der Luftschifferwerkstatt geprüft werden.

Metz, 13. Juni. — Weitere Meldungen aus Diedenhofen besagen, daß der Luftkrenzer »Z. 1« beinahe vollständig zerstört wurde.

Die deutsche Armeeverwaltung hat an den »Z.«-Luftschiffen sehr wenig Freude erlebt. Der jetzt bei Diedenhofen verunglückte »Z. 1« war bereits der zweite Ersatzbau des ersten militärischen »Z.«-Luftschiffes. Dieser alte »Z. 1« gehörte noch zu den Veteranen der Zeppelin-Schiffe. Er wurde 1908 in Dienst gestellt und war nur mit zwei Daimler-Motoren mit je 75 Pferdekräften ausgestattet. Vor einiger Zeit wurde dieses Schiff demontiert, da es veraltet war. Der erste Ersatzbau dieses »Z. 1«, der fünfzehnte Bau der Zeppelin-Werft, wurde im Januar 1913 fertiggestellt, machte am 24. und 25. Januar eine sechzehnstündige Dauerfahrt, auf der er 2200 *m* erreichte, und am 19. März eine zwanzigstündige Dauerfahrt. Nach Vollendung dieser Reise wurde dieser Ersatz »Z. 1« in Karlsruhe von einem Sturm überrascht und vollständig demoliert. Sein Nachfolger, der jetzt in Diedenhofen zu grunde gegangene zweite Ersatz »Z. 1«, war das gleiche Schiff, das der »Sachsen« auf ihrer Reise nach Wien in Stuttgart begegnete. Das Schiff war am 17. Juni 1913 in Dienst gestellt und am 8. Juli 1913 von der Heeresverwaltung übernommen worden. Es war ein sehr modernes und schnelles Fahrzeug. »Z. 1« faßte 19.500 *m*³, besaß eine Länge von 141 *m* bei 14·8 *m* Durchmesser und 22·5 *m* Breite. Er hatte, wie die modernen »Z.«-Schiffe alle, vier Motoren von je 180 H. P., die von der vorderen Maschinengondel aus zwei einfache, von der hinteren Gondel aus zwei vierflügelige Luftschrauben anirieben. Die Stundengeschwindigkeit betrug etwa 75 bis 78 *km*.

So lauten die ziemlich spärlichen, aber vollkommen ausreichenden Nachrichten über den kläglichen Untergang des stolzen Luftriesen, der so schön und majestätisch dahinsegeln konnte, so lange es gelang, ihn vor Wind und Regen zu bewahren. Die zitierten Mitteilungen der Tagespresse stammen von offizieller Seite.

Was da von der senkrechten Luftströmung erzählt wird, die schließlich den Ballon erfaßt und zu Boden gedrückt habe, ist lediglich ein — Märchen für große Kinder. Bei starkem Regen bedarf es keiner Luftströmung von oben, um den unaufhaltsamen Fall zu bewirken; das besorgen vielmehr schon ganz von selber das Gewicht des Wassers, das sich auf der kolossalen Oberfläche des Riesenfahrzeuges ansammelt, und der sehr bedeutende Druck, den die zahllosen von oben niederprasselnden Wasserstrahlen auf den Ballon ausüben, endlich noch dessen rasche Abkühlung und die dadurch plötzlich bewirkte große Verringerung der Tragfähigkeit. *Victor Silberer.*

ENDE DES STAGL-MANNSBARTH-BALLONS.

So ist denn das Stagl-Mannsbarth-Unternehmen beim letzten bitteren Ende angelangt: der Ballon war, nachdem man ihn vergeblich aller Welt zum Kaufe angeboten hatte, inzwischen ganz unbrauchbar geworden, und um ihn endlich überhaupt nur loszuwerden, hat man den Ballon selbst, nämlich die Hülle, zerschnitten und um einen Pappenstiel als — Wagenplachen verkauft; den Motor und die Gondel soll, nattürlich ebenfalls um einen Bettel, ein amerikanischer Projektant erworben haben. Die für diesen Ballon errichtete Halle ist schon vor einem Jahre von der Kriegsverwaltung gekauft worden, weil sie auf deren Grunde steht. Damit ist eine Spekulation abgeschlossen, die sich technisch und finanziell als total verfehlt erwiesen und eine angesehene Wiener Bürgersfrau um ihr Vermögen gebracht hat.

Das beste an der Sache ist noch, daß der Spekulationsballon Stagl-Mannsbarth ein wenn auch höchst unrühmliches und prosaisches, so doch ein Ende ohne Schrecken, ohne Katastrophe und ohne Menschenopfer gefunden hat, ein Schicksal, das leider so vielen anderen Lenkballonen nicht beschieden ist.

So sei denn heute noch einmal ein Rückblick auf das ganze verunglückte Stagl-Mannsbarth-Unternehmen geworfen, hauptsächlich als Warnung für Laien, sich in eine Spekulation einzulassen, die von wirklichen oder vermeintlichen Erfindern oft in den glühendsten und gewinnverheißendsten Farben geschildert wird, um unerfahrene Leute dazu zu bringen, ihr Kapital zu riskieren. In dieser Beziehung schrieben wir schon am Beginn des Jahres 1910: »Die Hoffnung so vieler Projektanten, daß es ihnen gelingen werde,

ihren Ballon, wenn sie ihn wirklich fertigbringen, dann schleunigst um schweres Geld dem Kriegsministerium anhängen zu können, wird sich wohl bei allen diesen auf Spekulationen gebauten Ballonen als trügerisch erweisen.«

Natürlich half diese gutgemeinte und doch sehr deutliche Warnung gar nichts.

Im April 1910 trat das Projekt Stagl-Mannsbarth in die Öffentlichkeit. In der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« wurde damals darüber nach den offiziellen Mitteilungen der Herren Unternehmer wie folgt berichtet:

»Der wohlbekannte Luftschifferoffizier Franz Mannsbarth, welcher in der letzten Zeit namentlich als Vizekommandant des österreichischen Parseval-Ballons von sich reden machte, hat auf Grund ausführlicher Studien und vieler praktischer Erfahrungen den Entwurf eines Motorluftschiffes ausgearbeitet, das vermöge mancher bisher noch nicht angewandter Eigenheiten in der Konstruktion ebensowohl zu militärischen Zwecken als auch zur Passagierbeförderung vorzüglich geeignet sein soll. In Herrn Hans Otto Stagl, einem jungen Wiener Sportsmann, der unter anderem die letzte Meisterschaft von Österreich im Bobsleighfahren auf dem Semmering gewonnen und für die Luftschiffahrt ein tiefes Interesse gefaßt hat, fand Oberleutnant Mannsbarth nun auch die richtige Ergänzung zu seinem eigenen Werk: einen Mitarbeiter, der nicht bloß seine Arbeitskraft, sondern auch das nötige Kapital in den Dienst der Sache stellt. Das Zustandekommen des von Oberleutnant Mannsbarth ersonnenen Luftschiffes, und zwar durch heimische Mittel und Industrie, erscheint demnach gesichert.

Der Leukballon Stagl-Mannsbarth ist nach dem unstarren System entworfen. Er hat fischförmige Gestalt und faßt bei einer Länge von 90 *m* und einem größten Durchmesser des Tragkörpers von 12·7 *m* rund 8000 *m³* Gas. Zwei Benzinmotoren von je 120 bis 150 Pferdekräften treiben zusammen sechs Propeller an.

In militärischer Hinsicht ist vor allem von Bedeutung, daß die Erbauer des Ballons darauf rechnen, mit diesem eine Steighöhe von 2000 *m* erreichen zu können, während bekanntlich jetzt die Leukballone nicht über 1200 bis 1500 *m* hinaus zu kommen pflegen.

Für die Passagierfahrten wieder ist von großem Vorteil, daß der Motorballon Stagl-Mannsbarth infolge der gleichen Eigenschaften, die ihn große Höhen erreichen lassen, bei normalen Fahrten eine ungewöhnlich große Anzahl von Passagieren, und zwar 25, befördern kann; bei militärischen Hochfahrten auf 2000 *m* und darüber reduziert sich diese Zahl allerdings auf sechs, weil dann auf größere Vorräte von Betriebsmaterial und verfügbarem Ballast gerechnet werden muß. Das Luftschiff soll eine zwanzigstündige Fahrtdauer und eine Geschwindigkeit von 16 bis 17 *m* (rund 60 *km* pro Stunde) haben. Die Ballonhülle wird von der Österreichisch-amerikanischen Gummifabriksaktiengesellschaft in Wien-Breitensee, der maschinelle Teil von der Österreichischen Daimler-Motorengesellschaft in Wiener-Neustadt hergestellt. Der Bau hat bereits begonnen und der erste Aufstieg soll noch im Laufe des Monats Juli erfolgen.«

Herr Oberleutnant Mannsbarth, ein sympathischer junger Mann, war ein sehr guter und schneidiger Ballonfahrer, aber einer jener Herren Luftschifferoffiziere, denen der militärische Dienst nicht lohnend genug erschien. Auch er spürte offenbar eine merkantile Ader in sich und zeigte jenes »Bestreben nach ganz anderen finanziellen Möglichkeiten«, das in dem bekannten und so vielbesprochenen Erlasse des Reichskriegsministeriums erwähnt ist. Stagl war ein blutjunger Herr, der mit einem Satze aus dem Wintersport in die Luftschiffahrt übersprang und sich offenbar sehr große Dinge für seine Zukunft versprach. So kam die Kompagnieschaft zu stande. Stagl bewog dann seine Mama, nach und nach ihr ganzes Vermögen für das Unternehmen herzugeben und sich sogar noch über den Rahmen ihrer Mittel hinaus zu verpflichten, in der bei ihr erweckten sicheren Erwartung, beim Verkauf des Ballons alles mit reichen Zinsen und großem Gewinne wieder zurückzuerhalten.

Im Dezember 1910 konnte aus Fischamend schon berichtet werden:

»Die Ballonhülle des Luftschiffes »Stagl-Mannsbarth« ist mit Luft gefüllt und es werden im Innern die notwendigen Arbeiten vorgenommen. Der von der Motorluftfahrzeug-Gesellschaft hergestellte, 91 *m* lange, gelbe Rieseuleib macht einen sehr guten Eindruck. Die Arbeiten nehmen einen raschen Fortgang, so daß schon in den nächsten Tagen die Gasfüllung erfolgen wird, zu welchem Zweck das Wasserstoffgaswerk in Fischamend vor einigen Tagen in Betrieb gesetzt wurde. Die Gondeltelle und Motoren werden in den nächsten Tagen von den Daimler-Werken in Wiener-Neustadt hier eintreffen, worauf die eigentliche Montage beginnen wird.

Der »Stagl-Mannsbarth« ist das größte aller bisher erbauten unstarren Luftschiffe. Mit Spannung sieht man daher den ersten Flugversuchen dieses ganz eigenartigen Luftschiffes entgegen. Es weist die folgenden Charakteristika auf: 91 *m* Länge, 12·7 *m* größten Durchmesser. Der Ballon besteht aus vier Zellen, durch drei Schottenwände abgeteilt, und weist oben zwei Manövrierventile, seitlich zwei automatische Ventile auf. Die Hülle, aus diagonal doubliertem Stoff von der Breitenseer Gummifabrik geliefert, besteht aus 32 Längsbahnen, die in der Mitte 40 *m* im Umfang haben. In jeder Zelle befindet sich ein Fenster, außerdem gibt es vier Füllöffnungen und zwei Einsteigöffnungen. Bei einem Gewichte von 380 *g* pro Quadratmeter hat die Hülle eine Zerreißfestigkeit von 2200 *kg*. Das Volumen beträgt 8500 *m³*. Jede Zelle trägt ein Ballonnet; die vier Ballonnets sind so angeordnet, daß bei gleichmäßiger Füllung überall dieselben Auftriebsverschiebungen auftreten. Die Gondel ist auf einem Hauptgarte und zehn Nebengurten aufgehängt. Sowohl die Gondel als auch die Stabilisierungsflächen und die Höhen- und Seitensteuer sind zur Stelle und harren ihrer Montierung, sobald die unter der Leitung des Ingenieurs Bloome gegenwärtig in Ausführung begriffenen Arbeiten im Innern des Ballons beendet sind. Zwei Motoren, eiu jeder 150 Pferdekräfte stark, werden in den nächsten Tagen aus den Wiener-Neustädter Daimler-Werken eintreffen. Die beiden Konstruktenre glauben, in etwa drei Wochen zum ersten Male mit ihrem Ballon aufsteigen zu können.«

Im März 1911 hieß es dann:

»Am 9. März unternahm der soeben fertiggestellte Kraftballon Stagl-Mannsbarth seine erste Luftfahrt. Um 4 Uhr nachmittags wurde er aus der Halle in Fischamend gebracht. Nachdem der Ballon ausbalanciert war, bestiegen die Herren Oberleutnant Mannsbarth (als Kommandant), Ingenieur Stagl, Direktor Porsche, Ingenieur Ockermüller von den Daimler-Werken, Hauptmann Tauber, Hauptmann Zborowski, Oberleutnant Baron Berlepsch und Oberleutnant Masch die Gondel. Um ½6 Uhr erfolgte die Abfahrt. In der Luft beschrieb der Ballon zuerst einige Kreise und suchte eine Höhe von etwa 300 *m* auf.

Die vier riesigen Vortriebschrauben gabeu dem Ballon eine beträchtliche Geschwindigkeit; auch die beiden verstellbaren Schrauben zum Auf- und Niedergehen — eine Spezialität des Stagl-Mannsbarth — bewährten sich gut. Dagegen zeigte sich, daß das Seitensteuer zu klein war, um den mächtigen Ballonkörper so zu dirigieren, wie man wollte. Der Ballon gehorchte der Steuerung nicht, und nun begann eine recht abenteuerliche Fahrt. Der Ballon machte unregelmäßige Kreise und wurde dabei vom Winde immer

mehr und mehr von Fischamend abgetrieben. Die Besatzung sah alsbald ein, daß es das beste sei, zu landen und sie zog deshalb die rote Notflagge auf. Der Ballon flog indes über die Felder mit schleppenden Seilen. Die Bevölkerung verstand sofort das Signal und einige Beherste ergriffen die Seile, um den Ballon herabzuziehen. Doch da sie Gefahr befürchteten, ließen sie alsbald wieder los; so trieb der Ballon gegen eine Ortsbaft und es bestand die Gefahr, daß er die Dächer der Häuser streifen werde. Man warf aus der vorderen Gondel Ballast aus und nun stieg der Ballon mit einem Sprung auf 550 *m*. Nach Überquerung der Ortschaft ließ Kommandant Oberleutnant Mannsbartb den Ballon wieder sinken, doch niemand wagte die Stricke zu erfassen. Dicht vor Himberg überholte das Militärautomobil mit einigen Offizieren und Soldaten den Ballon. Offiziere und Soldaten sprangen aus dem Automobil, ergriffen die Stricke und brachten den Ballon zum Stillstand. Die Fahrt hatte $1^1/_2$ Stunden gedauert. Man requirierte nun Leute und der Ballon blieb unter Bewachung die Nacht über im Freien liegen.«

Das war also die erste Ausfahrt dieses Lenkballons, die man sich wohl ganz anders vorgestellt hatte. Nur der Herausgeber unseres Blattes hatte noch vor diesem ersten Aufstieg geschrieben: »Wir sehen, offen gesagt, der praktischen Erprobung mit schweren Bedenken entgegen!«

Was dann später mit Mühe und Not an einigen kleinen Fahrten zu stande kam, war gar nicht der Rede wert. Als die Erbauer einsehen mußten, was ihnen sehr bald klar gemacht wurde, daß die Heeresverwaltung nicht daran denke, ihr großes Spielzeug anzukaufen, wollten sie es mit — Passagierfahrten versuchen, um wenigstens etwas Geld hereinzubringen. Mit wahrhaft bewundernswerter Naivität wurde ein »regelmäßiger Luftschiffverkehr« angekündigt, aber auch das schlug natürlich fehl.

»Der Stagl-Mannsbarth-Ballon hat am 5. Oktober seine erste Fahrt mit zahlenden Passagieren gemacht. Sie blieb allerdings etwas stark hinter den viel höher gespannten Erwartungen zurück, die im Publikum durch die Veröffentlichung eines förmlichen Fahrplans zwischen den Orten Fischamend, Wien, Wiener-Neustadt etc. hervorgerufen wurden. Der Ballon zog nämlich, da Regen eintrat, nur einige Kreise oberhalb des Aufstiegplatzes in Fischamend und brachte dann seine »Reisendeu« in Fischamend selbst wieder zur Erde. Tags darauf fand wieder eine solche Fahrt des Stagl-Mannsbarth-Ballons statt, aber auch diese führte die Passagiere nur in der allernächsten Umgebung spazieren. Diesmal soll wieder oben der Wind zu stark gewesen sein, wovon allerdings unten nichts zu merken war. Der Stagl-Mannsbarth-Ballon beutzte dann das herrliche Wetter, das der Herbst jetzt gebracht hat, um an jedem windfreien Tage eine schöne Passagierfahrt zu machen. Am 11. Oktober kam der Ballon mit zwölf Personeu, darunter als Passagiere Prinz Montenuovo, Dr. Kleber, Alfred Doret, Paul Ress und Viktor von Satzberg, von Fischamend über Schwechat und Mannswörth nach Wien, flog hier über den Stephansturm, kreuzte über Schönbrunn und kehrte über Liesing und Schwechat nach Fischamend zurück, wo er nach 50 Minuten Fahrtdauer um $^3/_4$6 Uhr abends laudete.«

Diese paar Ringelspielfahrten zwischen Fischamend und Wien waren die Glanzleistungen des Stagl-Mannsbarth-Ballons, die aber selbstredend nichts einbrachten, sondern deren Betrieb noch jeden Tag neues Geld erforderte.

Noch einmal machte der Ballon von sich reden, als es hieß, er werde jetzt dazu verwendet werden, um von ihm aus Terrainaufnahmen nach System Scheimpflug zu machen. Unter diesem Titel wurde vor zwei Jahren noch einmal an einem ganz windstillen Tage eine Spazierfahrt nach Schönbrunn unternommen, dann war es auch damit aus und eine kartographische Scheimpflug-Aufnahme von dieser Fahrt hat man nie zu Gesichte bekommen. Schließlich brachte das eine oder andere gefällige Blatt auch noch die Nachricht, der Ballon werde ins Ausland verkauft werden, wenn man sich ihn nicht ehestens für Österreich zu sichern wisse; der Wink blieb aber ohne Erfolg und auch im Ausland fiel es niemandem ein, das Fahrzeug zu erwerben.

Inzwischen war die bedauernswerte Frau Stagl in Konkurs geraten und wir können diesen Nekrolog wohl nicht nützlicher beschließen, als indem wir heute wiederholen, was wir vor drei Jahren schrieben, als der finanzielle Zusammenbruch der Geldgebetin des Unternehmens erfolgte. Wir sagten damals:

»Das Unternehmen der Erbauung des Stagl-Mannsbarth-Riesenlenkballons hat ein trauriges Ende gefunden. Vom Wiener Landesgerichte ist über das Vermögen der »Realitätenbesitzerin und Ballonbau-Unternehmerin« Hermine Stagl, Wien, VII. Neubaugasse 22, der Konkurs eröffnet worden. Die Passiven betragen ca. 350.000 K.

Die ruinierte Frau ist die Mutter des jungen Herrn Hans Stagl; sie hat den Stagl-Mannsbarth-Ballon finanziert und, wie man sagt, ihr ganzes Hab und Gut darin angelegt. Das Luftschiff und der Hangar in Fischamend sollen fast eine Million Kronen verschlungen haben. Als Ursache des Zusammenbruches wird angegeben, daß »sich die Erwartung, das Kriegsministerium werde den Ballon und den Hangar erwerben, nicht erfüllt hat und daß auch die letzte Hoffnung, die auf einen finanziellen Erfolg der Passagierfahrten während der österreichischen Flugwoche, gänzlich fehlschlug.

Die Spekulation, deren Opfer Frau Stagl im Vertrauen auf ihren Sohn und seinen militärischen Berater wurde, war zweifellos mehr als gewagt. Der Bau eines Riesenlenkballons ist keine Kapitalsanlage für eine Witwe und für einen jungen Mann, dem vom Vater ein ganz schönes bürgerliches Vermögen hinterlassen wurde. Es ist vielmehr ein Va banque-Spiel, bei dem die Aussichten, etwas zu gewinnen, unverhältnismäßig kleiner sind als jene, das ganze dazu aufgewendete Kapital zu verlieren. So etwas soll und darf nur eine Gesellschaft unternehmen oder ein Multimillionär, der den Verlust der riskierten vielen Hunderttausende leicht verschmerzen kann. Ein solches Va banque-Spiel aber mit dem Um und Auf, mit dem ganzen Besitze einer bürgerlichen Familie zu unternehmen, ist sträflicher Leichtsinn. Es ist eine wahre Untat gegenüber der armen alten Frau, die jetzt als Kridatarin den guten Namen des verstorbenen Gatten und Vaters durch alle Blätter geschleift sehen muß und für ihre letzten Lebenstage mindestens den altgewohnten Komfort und das sorgenlose bessere Leben wird entbehren müssen.

Offenbar hat da wieder einmal die Mutterliebe Opfer gebracht, die vor dem Richterstuhle der Vernunft kaum zu rechtfertigen sind. Man kann daher die so leichtfertig in Sorgen und Not gestürzte arme Dame nur auf das herzlichste und tiefste bedauern.«

MICHELIN-FLUG VON GILBERT.

3000 KILOMETER IN ZWEI TAGEN.

Gilbert, gegenwärtig einer der führenden Meisterflieger Frankreichs, hat wieder eine sensationelle Leistung zu verzeichnen. Er machte im Bewerb um den Michelin-Preis einen Flug über Land, wob i er in 39¼ Stunden, worin die Aufenthalte eingerechnet sind, 3000 *km* durchmaß.

Am 8 Juni um 3 Uhr früh stieg Gilbert auf einem Morane-Eindecker in Villacoublay auf. Er gelangte an diesem Tage über Péronne, Reims, Gray, Joigny und Nimes bis Mirande.

Nach siebenstündiger Rast verließ der Flieger tags darauf um ¼4 Uhr morgens bei Mondschein Mirande, flog nach Pau, Saint André de Cubzac, Romorantin, Enghern, Evreaux und Calais und langte endlich um 6 Uhr 37 Minuten abends wieder in Villacoublay an. Dieser zweite Flugtag war für Gilbert außerordentlich mühselig. Der Pilot mußte fast ständlich Regen- und Hagelwolken durchfliegen, wovon sein Propeller deutliche Spuren zeigte.

Gilbert hat die 3000 *km* lange Strecke, zehn Zwischenlandungen und den Nachtaufenthalt eingerechnet, in 39 : 35 : 2⅘ zurückgelegt; das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 80 *km* in der Stunde. Die reine Flugzeit beträgt 28 Stunden, was einen Stundendurchschnitt von 105 *km* ergibt.

FLUGWOCHE IN ASPERN.

Für die vom 21. bis 28. Juni auf dem Asperner Flugfelde stattfindende Internationale Flugwoche sind zahlreiche Nennungen eingelaufen. Es haben sich 31 Piloten angemeldet, darunter einige mit zwei und mehr Apparaten. Die Nennungsliste lautet:

England: Fabrik Bristol, Pilot Harry Busted (Australien), Doppeldecker.

Frankreich: Bathiat, Bathiat-Sanchez-Eindecker. Chanteloup, Candron-Doppeldecker (zwei Apparate). Ponlet, Caudron-Doppeldecker (zwei Apparate). Prevost, Deperdussin-Eindecker. Beliovcic, Ponier & Morane-Eindecker (zwei Apparate). Andemars, Morane-Eindecker. Blériot, Pilot noch nicht genannt, Eindecker (zwei Apparate). Gilbert, Morane & Deperdussin-Eindecker (zwei Apparate). Chevillard, Farman-Doppeldecker. Unbestimmt ist die Teilnahme von Nieuport, Garros, Bregnet und Ponter.

Rußland: Slavorosow, Cabardinl-Eindecker.

Deutschland: Ernst Stoeffler, Aviatik-Doppeldecker. Ingold, Aviatik-Doppeldecker. Amerigo, Aviatik-Doppeldecker. Stiploschek, Jeannin-Eindecker. Hirth, Albatros-Doppeldecker. Lösel, Albatros-Doppeldecker. H. Schulz, A. F.-G.-Taube, Eindecker. Pentz (Apparat noch nicht bekannt).

Ungarn: Schüler, Lloyd, Doppeldecker (zwei Apparate).

Österreich: Banfield, M.-L.-G.-Doppeldecker. Konschal, M.-L.-G.-Eindecker. Sparmann, M.-L.-G.-Eindecker. Lilly Steinschneider, M.-L.-G.-Eindecker. Widmar, Lohner-Doppeldecker. Wittmann, Lohner-Doppeldecker. Karl Warchalowski, Lohner-Doppeldecker. Cihak, Cihak-Eindecker (drei Apparate). Kornfail, Schwingenflieger. Weiser (Pilot wahrscheinlich Illner), Parasol-Eindecker. Weiser (Pilot wahrscheinlich Illner), Weiser-Doppeldecker.

Wie man sieht, kommen aus Deutschland und Frankreich Fliegergrößen der allerersten Klasse zusammen.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch Roland Garros nach Wien kommt, und zwar als Pilot der Blériot-Apparate. Doch auch wenn dieser Held der Lüfte nach Paris zurückbleiben sollte, ist Frankreich, das immer vorzügliche Vertreter geschickt hat, ganz ausgezeichnet repräsentiert: Chevilliard ist noch in gutem Angedenken als einer der kühnsten und geschicktesten Luftkünstler. Auch an den Schweizer Andemars wird man sich noch lebhaft erinnern.

Prévost ist der Sieger des vorjährigen Gordon Bennett-Rennens in Reims, wobei er als Erster auf geschlossener Flugbahn eine Schnelligkeit von 200 *km* in der Stunde erreichte, welche Leistung heute noch als Weltrekord der Geschwindigkeit gilt. Besonders imponierend wirkt die Art, wie er seinen ebenso schnellen wie graziösen Deperdussin-Eindecker um die Pylonen steuert.

Gilbert machte im vorigen Jahre im Wettbewerb um den Pommery-Preis den Anfsehen erregenden Flug von Paris weit nach Spanien hinein und brachte dann die meisterhafte Leistung zustande, die Strecke Paris—Danzig, 1100 *km*, ohne Zwischenlandung in 5¼ Stunden zu bewältigen. Er ist auch ein ausgezeichneter Kunstflieger; so ließ er seinen Apparat beim Meeting von Reims aus 5000 *m* Höhe mit abgestellter Schraube bis knapp über dem Boden abstürzen. Gilbert pilotiert einen Morane- und einen Deperdussin-Eindecker.

Ponlet, der auf einem Candron-Doppeldecker fliegt, kann ebenfalls auf eine Reihe großer Erfolge hinweisen. Ende April dieses Jahres stellte er einen neuen Dauerweltrekord auf, indem er 4 Stunden ohne Unterbrechung 16 Stunden 28 Minuten 56 Sekunden in der Luft blieb.

Bielovcic, der berühmte Überflieger des Simplon, ist den Wienern vom vorigen Jahre bekannt; er gewann damals die zweiten Preise im Dauerwettbewerb, im Preis der schnellsten Runde und im Rennen nach Wiener-Neustadt. In längster Zeit hat er einen offiziell allerdings noch nicht anerkannten Rekord der Steiggeschwindigkeit aufgestellt, indem er 1600 *m* in wenig mehr als zwei Minuten erreichte.

Seit heuer sind die Deutschen als Dauerflieger obenan. An die Namen Ingold und Stoeffler knüpfen sich vielbewunderte Höchstleistungen im Überlandfluge, deren große sportliche Bedeutung wir seinerzeit eingehend gewürdigt haben. Insbesondere sei an die mehr als 10stündige Flugreise Ingolds drens und quer durch Deutschland erinnert. Helmut Hirth ist den Wienern am besten bekannt. Zum ersten Male ist Deutschland beim Wiener Flug-Meeting so kräftig vertreten.

Was die Verkehrsmöglichkeiten zum Flugfeld anbelangt, haben die bekanntlich sehr ungünstigen Bedingungen keinen wesentlichen Wandel gestattet. Im großen ganzen wird sich der Verkehr so abzuwickeln haben wie voriges Jahr. Allerdings wurden Vorkehrungen getroffen, die auf eine Verbesserung des raschen Abtransportes der Besucher abzielen; sie bestehen darin, daß man für die verschiedenen Kategorien von Fahrwerk getrennte, durch große Tafeln gekennzeichnete Aufstellungsplätze in Aussicht genommen hat, um dem Publikum das Auffinden der Wagen zu erleichtern.

In der Durchführung der Konkurrenzen wird es einige Neuerungen geben, die gesignet sind, einen lunigeren Kontakt zwischen den Zuschauern und den Vorgängen auf dem Flugfelde herbeizuführen und damit das Interesse in höherem Grade rege zu erhalten. So sollen diesmal die verschiedenen Konkurrenzen präzis zu der im Programm angegebenen Zeit beginnen; damit das Publikum weiß, um welche Konkurrenz sich die in den Lüften befindlichen Flieger bewerben, werden die Apparate mit für jeden Wettbewerb verschiedenfarbigen Flaggen gekennzeichnet sein. Mit Megaphonen ausgestattete Leute werden die Besucher über die erzielten Leistungen auf dem laufenden erhalten.

Die Veranstalter waren sich wohl bewußt, wie schwer es bei einem Flugmeeting ist, das Interesse der Zuschauer ständig wach zu erhalten, sie waren deshalb bei Abfassung das Programmes bemüht, nach Möglichkeit solche Konkurrenzen anzusetzen, die es gestatten, den Verlauf des Wettbewerbes zu verfolgen und sich unmittelbar ein Urteil über die wechselnden Chancen der Bewerber zu bilden. Es wurden daher die Notlandungskonkurrenz in einem abgegrenzten Raum und die Achterkonkurrenz, die bei den früheren Meetings großes Interesse erweckten, auch diesmal beibehalten. Außerdem ist es gelungen, zwei neue Wettbewerbe ansfindig zu machen, geeignet, die Aufmerksamkeit der Zuschauer während ihres ganzen Verlaufes zu fesseln. Der eine ist die Abflugskonkurrenz, gewissermaßen ein Gegenstück zur Notlandungskonkurrenz, bei welcher jenem Bewerber der Sieg zugesprochen wird, dem es bei Start mit stehender Flugmaschine gelingt, innerhalb der kürzesten Distanz eine Höhe von 10 *m* zu erreichen Für diesen Wettbewerb wird eine Anlaufbahn von 200 *m* Länge abgesteckt, die vom 200 Meter-Distanzpunkte bis zum 100 Meter-Distanzpunkte von 10 zu 10 *m* und von dort bis zum Nullpunkte von 5 zu 5 *m* in Abschnitte geteilt ist. Der Pilot kann seinen Startplatz an einer beliebigen Stelle der Strecke wählen, doch müssen die vorderen Laufräder eine der Startlinien berühren. Jede Nullpunkte, vertikal auf die Startlinie, ist ein Gerüst für den Beobachter angebracht, der mit Hilfe der genau in 10 *m* Höhe befindlichen Visiervorrichtung feststellt, ob der Konkurrent mit irgend einem Teile seines Apparates die Visierlinie berührt. Für den Konkurrenten ist an dem Beobachtergerüst in 10 *m* Höhe eine gut sichtbare Marke vorgesehen. Jeder Konkurrent kann drei Versuche machen, er kann den Versnch von der ursprünglich gewählten Startlinie machen oder eine andere weiter oder näher vom Nullpunkte gelegene Startlinie wählen. Erzielen zwei oder mehr Konkurrenten nach dem dritten Versuch das gleiche Resultat, so haben sie bis zur Entscheidung weitere Abflüge zu unternehmen, durch welche jedoch die Leistungen der vor ihnen placierten Konkurrenten keinesfalls überboten werden können.

Am meisten verspricht man sich — was die Wirkung auf den Zuschauer anbelangt —, von dem täglich stattfindenden »Geschwindigkeitsmatch«, bei welchem immer zwei oder drei Flieger gleichzeitig starten; jeder Flieger hat die ihm vorgeschriebene Flugbahn (Flugfeld—Poysdorf—Flugfeld) einzuhalten, die in ihrem ganzen Verlauf, also auch in der Wende vom Flugfeld ans zu überblicken ist und jeder einzelne hat einen ihm zugewiesenen Pylon am Wendepunkt zu umfliegen. Die Zuschaner werden also ein regelrechtes Rennen in den Lüften in allen Phasen genau beobachten können und beim Eintreffen auf dem Flugfeld sofort wissen, wer der Sieger ist. Bei Gruppen von drei Bewerbern bleiben die beiden Erstplacierten, bei zwei Bewerbern der Erste weiterbin startberechtigt. Diese Ausscheidungsflüge werden so lange Tag für Tag fortgesetzt, bis schließlich nur vier Bewerber übrig bleiben, die dann die Entscheidungskämpfe untereinander auszutragen haben. Überhaupt ist im Programm das Bestreben nach neuartigen Vorführungen bemerkbar.

EXPLOSION EINES BALLONS.

Ein Unfall, der die Verletzung vieler Personen verschuldete, ereignete sich am 7. Juni in einem kleinen französischen Orte.

Anläßlich eines lokalen Festes sollte den genannten Sonntag nachmittags in Sézanne (Département Marne) ein Freiballon abgelassen werden. Eine große Zuschauermenge scharte sich um den Ballon, als dieser einige Augenblicke vor dem Aufstieg plötzlich explodierte. 50 Personen wurden mehr oder minder erheblich verwundet.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

DER DREIECKSFLUG.

An Stelle der bisherigen Flugwochen in Johannisthal trat heuer zum erstenmal ein Wettbewerb, der aus Überlandflügen zusammengesetzt ist: der Dreiecksflug zwischen den Flugplätzen Berlin-Johannisthal Leipzig-Moskau und Dresden-Kaditz. Die Flugplatzgesellschaft griff zu dieser neuen Form, weil sich ein Abflauen des Interesses an den bisherigen Konkurrenten bemerkbar machte, Vorführungen wie das Überschlagen in der Luft aber, die wohl die Schaulust reisten, auf verurteilende Kritik stießen. Um bei der Serie von Überlandflügen, die ja ihrer Natur nach nichts als den Start und die Landungen zu sehen geben, doch die Anteilnahme des Publikums zu wecken und rege zu erhalten, traf man Vorsorge für einen möglichst gründlichen Nachrichtendienst, um den Zuschauern alles auf Flieger und den Stand der Konkurrenz Bezügliche bekannt zu machen. Auch wurden lokale Veranstaltungstage eingefügt — am 31. Mai in Dresden, am 9. Juni in Leipzig, am 4. Juni in Johannisthal —, um dem Publikum Gelegenheit zu geben, die Apparate in Paradeaufstellung genau besichtigen und dann bei Einzelflügen beobachten zu können.

An Preisen waren 100.000 M. zur Verfügung, und zwar vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten 10.000 M., vom preußischen Kriegsministerium 10.000 M., aus der dem Deutschen Luftfahrer-Verband bewilligten Lotterie 30.000 M., der aus der National-Flugspende ersparte Preis der letzten Johannisthaler Herbstflugwoche 2000 M., von einem Bankhause in Berlin 1000 M., von der Flug- und Sportplatz-Gesellschaft Berlin-Johannisthal 2000 M., von der Verwaltung des städtischen Land- und Wasser-Flugplatzes Dresden-Kaditz und dem Königl. Sächsischen Verein für Luftfahrt 22.000 M., von der Stadt Leipzig 5000 M., durch die Leipziger Luftschiffhafen- und Flugplatz-Aktiengesellschaft 17.500 M. Von diesen 100.000 M. wurden 80.000 M. für die Flüge der Etappenstrecken, 20.000 M. für örtliche Wettbewerbe, beziehungsweise Veranstaltungen bestimmt, und zwar zu je einem Drittel in Johannisthal, Leipzig und Dresden. Gewertet wurden: Gesamtleistung, erste Ankömmlinge am Tagesziel, gemäß einer Formel Zuverlässigkeit, Erfüllung militärischer Forderungen.

Für die Verteilung der Preise auf die Flüge über die Etappenstrecke galt folgendes: 48.000 M. entfallen zu je einem Viertel auf die Bewerber, die an den vier Etappentagen die vorgeschriebene Tagesstrecke geflogen sind; dieser Betrag von 12.000 M. wird unter die in Betracht kommenden Flieger nicht gleichmäßig verteilt, sondern nach Maßgabe der erzielten Geschwindigkeiten relativ zum besten Konkurrenten, indem Flugzeiten in vier Gruppen mit den Wertungsziffern 4, 3 2 und 1 eingeteilt werden, zu deren erster Gruppe der schnellste Bewerber und diejenigen, die nur bis zu 30 Minuten länger gebraucht haben, gerechnet werden, während zur 2., 3. und 4. Gruppe diejenigen mit einer Mehrflugzeit von 30½ bis 40 Minuten, beziehungsweise 40½ bis 90 Minuten, beziehungsweise $90^1/_{60}$ und mehr gehören; der Quotient aus 12.000 Mark geteilt durch die Summe der Wertungsziffern ist dann der Anteil der zur letzten (4.) Gruppe gehörenden Teilnehmer, während die übrigen den zwei-, drei- oder vierfachen Betrag erhalten. Mit dieser Bewertungsmethode soll die Zuverlässigkeit von Flieger und Flugzeug erfaßt werden. Viermal 500 M. sind Preise für die zuerst Ankommenden, ein Großer Preis von 10.000 M. gehört dem, der insgesamt die höchste Summe an Etappenstrecken erreicht. Die 10.000 M. des Kriegsministeriums dienen für Anteile im Verhältnis zu den sonst gewonnenen Preisen, wobei jedoch die Mitnahme eines aktiven Offiziers und der vorherige Nachweis bestimmter Eigenschaften des Flugzeuges gefordert wurden, nämlich Steigfähigkeit mit 200 *kg* Nutzlast und vierstündigen Betriebsmitteln auf 800 *m* in 15 Minuten, Anlauf unter 100 *m*, Auslauf unter 70 *m*. Die Strecke Dresden —Johannisthal wurde am 1. Juni zu einem Vorgaberennen benutzt, wobei das Handicap nach einer von der Adlershofer Versuchsanstalt für Luftschiffahrt aufgestellten Zeit-

formel erfolgte. Die Preise für dieses Rennen werden aus den 10.000 M. des Ministeriums für öffentliche Arbeiten bestritten.

Am Nachmittag des 29. Mai fand in Johannisthal die Abnahme der teilnehmenden Flugzeuge statt. Von 43 gemeldeten Apparaten waren 40 zur Stelle, 38 wurden abgenommen, 24 Eindecker und 14 Doppeldecker.

Am Nachmittag des 30. Mai, Pfingstsamstag, begann in Johannisthal der Überlandflug-Wettbewerb auf der Strecke Johannisthal—Leipzig—Dresden. 26 Flieger starteten. Am Sonntag folgte noch Krumsiek, der Gewinner des Prinz Heinrich-Preises.

Die meisten der Gestarteten trafen rechtzeitig am Etappenziel Dresden ein. Nur zwei, Braunäller und Schweizer, gaben auf. Die beste Zeit für die Strecke Berlin—Leipzig—Dresden erzielte Max Schäfer (D. F. W.-Benz-Doppeldecker) mit 1:49. In Leipzig schlossen sich noch Hans Lange und E. Schmidt auf Sachsen-Doppeldeckern an.

Am Sonntag fanden in Dresden Schauflüge statt. Am Montag starteten dort 35 Flugzeuge für die Reise nach Johannisthal. Diese 151 *km* lange Strecke wurde als Handicap nach Formelwertung ausgeflogen. Die Flieger hatten an diesem Tage mit starken Böen zu kämpfen. Auch kamen sie auf der Strecke Dresden—Berlin in ein Gewitter.

Beim Abflug von Dresden stürzte Stiploschek mit seiner Jeannin-Argus-Taube gleich nach dem Start ab. Der Apparat ging in Trümmer, Stiploschek und sein Passagier erlitten leichte Verletzungen.

In Johannisthal trafen 26 Flieger in folgender Reihenfolge ein: Langer (Albatros-Doppeldecker), M. König (Torpedo-Eindecker), Reiterer (Etrich-Eindecker), Rosenstein (Gotha-Eindecker), Linnekogel (Rumpler-Eindecker), Schlüter (Gotha-Hansa-T.), Janisch (L.-V.-G.-Eindecker), Friedrich (Rumpler-Eindecker), Rupp (L.-V.-G.-Doppeldecker), Beck (Kondor-Eindecker), von Loessl (Albatros-Doppeldecker), Oelerich (D. F. W.-Doppeldecker), Kahnt (Gotha-Eindecker), Krumsiek (Gotha-Hansa-T.), Schüler (D. F. W.-Doppeldecker), Stagge (Union-Doppeldecker), Krieger (Krieger-Eindecker), R. Böhm (Albatros-Doppeldecker), Bontard (M. B. T.), Freindt (Jeannin-T.), Schulz (A. F. G.), S. Boehm (Jeannin-T.), Höhndorf (Union-Doppeldecker), Kiessling (Ago-Doppeldecker), Hennig (Schwade-Doppeldecker), H. Lange (Sachsen-Doppeldecker).

Diese starteten nach kurzem Aufenthalte für den Flug nach Leipzig. S. Böhm stürzte noch auf dem Flugplatze in einer Kurve ab und sein Apparat zerbrach. Flieger und Passagier blieben unverletzt.

In Leipzig trafen bis Schluß der Kontrolle ein: Bruno Langer, König, Reiterer, von Loessl, Janisch, Linnekogel, Rosenstein, Rupp, Schüler, Friedrich, Kahnt, Beck, Schulz, Krieger, Beck, Schlüter, Stagge, Krumsiek, R. Böhm, Freindt, Schulz, Kiessling, Bontard, Höhndorf, Hennig.

Der vierte Tag des Dreieckfluges war örtlichen Veranstaltungen in Leipzig gewidmet, die in einer Flugzeugparade und einem Schauflugen bestanden. An der Parade beteiligten sich 28 Flugzeuge. Herren der Flugleitung erklärten die einzelnen Typen.

Dann begannen die Schauflüge, an denen ebenfalls alle Flieger teilnahmen und die vorgeschriebenen 15 Minuten in der Luft blieben.

Am 3. Juni hatten die Teilnehmer an dem Dreieckflug die dritte Etappe, die von Leipzig über Dresden nach Johannisthal führte, zu erledigen. Das Wetter war sehr ungünstig, trotzdem vollzog sich der Start in Leipzig sehr rasch und ohne Unfall. 27 Flugzeuge machten sich auf den Weg nach Dresden. Schäfer auf seiner mit einem 150pferdigen Benz-Motor ausgerüsteten Maschine erreichte die Zwischenlandungsstelle in Dresden bereits nach einer Flugzeit von 34 Minuten. Etwas später traf Langer ein, der die etwa 90 *km* lange Strecke in 37 Minuten zurücklegte. Alle 27 Gestarteten trafen in Dresden ein. Schüler und Langer beheilten von Dresden an die Spitze des Geschwaders und erreichten mit großem Vorsprung vor den übrigen das Ziel Johannisthal, wo sich zahlreiche Zuschauer eingefunden hatten, die nach den Nachrichtentafeln den Flug verfolgten.

Das Landen in Johannisthal war schwierig. kräftige Bodenwirbel gaben den Flugzeugen viel zu schaffen. Als der Rumpler-Eindecker Linnekogels an Boden gegangen war, packte ihn eine Bö und drehte ihn vollständig um. Linnekogel und sein Passagier fielen heraus, ohne jedoch Schaden zu leiden. Auch Schälers Landung war nicht ganz glatt; er streifte mit dem rechten Flügel seines Doppeldeckers den Boden, wobei einige Spieren brachen.

Groß war die Aufregung, als von Dresden die Nachricht kam, daß der Flieger Janisch kurz nach dem Start das rechte Rad verloren habe, ohne es zu bemerken. Gespannt sah man seiner Ankunft entgegen, und die zahlreichen Montenre verteilten sich auf dem Flugplatz, um den Flieger durch Flaggensignale auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Als er in Sicht kam, wurde er durch Tücherschwenken aufmerksam gemacht. Er holte im weiten Bogen aus, um langsam und vorsichtig gegen den Wind mit der schnellen Maschine niederzugehen. Doch konnte er nicht verhindern, daß sich der Eindecker auf den Kopf stellte; der Pilot und der Apparat kamen aber ohne Schaden davon.

Auf der dritten Etappe Leipzig—Dresden—Johannisthal wurden folgende Zeiten erzielt:

Schäler (1:47) 1., Janisch (1:49), König (2:01), Krieger (2:07), Langer (2:11), R. Böhm (2:14).

Der Abschluß des Dreieckfluges fand am 4. Juni statt. 26 Flieger starteten in Johannisthal zur letzten Etappe. Trotz böigen Windes wurden sie von den Startern Oberst Croll und Major von Schönermark in nicht ganz 7 Minuten ohne Unfall abgelassen. Nur Stiefvater blieb mit dem Eindecker des Prinzen Friedrich Leopold in Johannisthal zurück und gab, nachdem er lange Zeit vergeblich versucht hatte, den Motor richtig auf Touren zu bringen, schließlich das Rennen auf.

Als Erster traf auf dem Leipziger Flugplatz Schäler auf seinem D. F. W.-Doppeldecker ein, dem mit zwei Minuten Abstand Janisch auf L.-V.-G.-Eindecker folgte. Während Schäler nur 1:05 brauchte, um die 140 *km* zurückzulegen, flog Janisch, der bisherige Etappensieger und der Schnellste im Formelwettbewerb, diesmal 1:11. Auch die anderen Teilnehmer kamen glatt nach Leipzig und starteten dort nach wenigen Minuten Aufenthalt zum Weiterflug nach Dresden.

Auf dieser zweiten Strecke setzte sich bald hinter Leipzig Langer an die Spitze und erreichte auch als Erster den Dresdener Flugplatz, wo die zweite Zwischenlandung stattfand. Dort gaben Höhndorf (Union-Doppeldecker) und Hennig (Schwader-Doppeldecker) den Weiterflug auf.

In Johannisthal hatten sich inswischen noch zahlreiche Zuschauer eingefunden, die der Ankunft der Flieger mit großer Spannung entgegensahen. Um 11 Uhr 21 Minuten überflog Schäler die Zielllnie als Erster. Sein schärfster Konkurrent, Janisch, folgte 3½ Minuten später. Beide Flieger erzielten weit bessere Zeiten als alle anderen Teilnehmer. Außer ihnen kamen noch 20 andere Teilnehmer am Abend nach Berlin, von denen R. Böhm, Langer und von Loessl (auf Albatros-Doppeldeckern), Freindt und Ballord auf Jeannin-Eindeckern, König (Conrt-Eindecker), Rupp (L.-V.-G.-Doppeldecker), Krieger (Krieger-Eindecker), Friedrich und Linnekogel (Rumpler-Eindecker), Stagge (Union-Doppeldecker), Rosenstein (Gotha-Taube) und Oelerich und Höfig auf D. F. W.-Doppeldeckern vor 1/4 9 Uhr eintrafen.

Die Resultate dieser vierten Etappe: Johannisthal—Leipzig—Dresden—Johannisthal waren: Schäler (3:00) 1., Janisch (3:07) 2., A. Schmidt (3:09) 3., R. Böhm (3:11) 4., Krieger (3:19), Freindt (3:36). Ferner legten die ganze letzte Etappe zurück: Langer, von Loessl, Höfig, Linnekogel, Lupp, Friedrich, Rosenstein, Ballod, Stagge, Kahnt, Steffen, Oelerich und Krumsiek.

Am 9. Juni fällte das Preisgericht seinen Spruch. Den Großen Preis von 10.000 M. erhielt Max Schäler zuerkannt, der mit seinem D. F. W.-Doppeldecker (150 H. P.-Benz-Motor) sämtliche Etappen in brillanter Zeit, insgesamt 21:26:12, zurücklegte. Die Summe der von ihm beim Dreieckfluge gewonnenen Preise beträgt 14.688 M. Den ersten Formelwertungspreis für die Strecke

Dresden—Berlin am 1. Juni erhielt Janisch (L.-V.-G.-Eindecker, 80 H. P. Oberursel-Rotationsmotor) in der berechneten Höhe von 4510 *m*. In diesem Wettbewerb placierte sich an zweiter Stelle Martin Könlg auf Court-Torpedo-Eindecker (100 H. P. Mercedes-Motor) mit 3950 M. 1880 M. des Formelpreises entfielen auf Bruno Lauger (Albatros-Benz-Doppeldecker) und je 80 M. erhielten noch O. Linnekogel (100 H. P. Rumpler-Mercedes-Eindecker) und Albert Rapp (100 H. P. L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker). Langer gewann auch die größte Summe der Etappenpreise, so daß insgesamt 5104 M. auf seinen Teil kamen. Damit steht er nach Schüler (14.588 M.), Janisch (6748 M.) und Könlg (6536 M.) unter den Preisträgern an vierter Stelle.

Nur der Summe der insgesamt gewonnenen Preise ist die Reihenfolge: M. Schüler (150 H. P. D. F. W.-Benz-Doppeldecker), zurückgelegte Entfernung in Kilometer 1274, Gesamtzeit 21 : 25 : 12, 14.588 M.; Janisch (80 H. P. L.-V.-G.-Oberursel-Eindecker) (1137, 24 : 52 : 51, 6748); M. Könlg (100 H. P. Torpedo-Mercedes-Eindecker) (909, 7 : 33 : 20, 6536); B. Lauger (100 H. P. Albatros-Benz-Doppeldecker) (1274, 22 : 00 : 2⁄5, 5104); K. Krieger (150 H. P. Krieger-Argus-Eindecker) (1274, 23 : 26 : 27, 3865); von Loessl (100 H. P. Albatros-Benz-Doppeldecker) (1274, 24 : 03 : 04, 3019); René Freund (180 H. P. Jeannin-Argus-Doppeldecker) (1137, 10 : 56 : 26, 3011); W. Rosenstein (100 H. P. Gotha-Mercedes-Eindecker) (1274, 24 : 55 : 53, 2877); Stagge (100 H. P. Union-Mercedes-Doppeldecker) (1274, 25 : 13 : 35, 2861); A. Rapp (100 H. P. L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker) (1274, 25 : 21 : 40, 2857); Hoefig (100 H. P. D. F. W.-Mercedes-Doppeldecker) (986, 21 : 21 : 41, 2537); O. Linnekogel (100 H. P. Rumpler-Mercedes-Eindecker) (1137, 25 : 41 : 35, 2534); Oelerich (100 H. P. D. F. W.-Mercedes-Doppeldecker) (1274, 25 : 11 : 32, 2523); R. Böhm (100 H. P. Albatros-Benz-Doppeldecker) (1274, 23 : 37 : 24, 2056); Ballod (120 H. P. Jeannin-Argus-Tauhe) (1000, 8 : 21 : 38, 2387); J. Reiterer (100 H. P. Etrich-Mercedes-Taube) (1187, 24 : 55 : 01, 2385); Beck (100 H. P. Kondor-Mercedes-Eindecker) (1137, 25 : 21 : 10, 2326); von Kahnt (100 H. P. Gotha-Mercedes-Taube) (1137, 25 : 08 : 15, 2326); Hr. Friedrich (100 H. P. Rumpler-Mercedes-Eindecker) (909, 7 : 03 : 12, 2051); Schiller (100 H. P. Gotha-Hansa-Mercedes-Taube) (1137, 40 : 04 : 07, 2044); Krumsiek (100 H. P. Gotha - Hansa - Mercedes-Taube) (909, 23 : 18 : 38, 1903); Cb. Boutard (100 H. P. M. B.-Mercedes-Taube) (758, 8 : 45 : 22, 1694); W. Kiesling (120 H. P. Ago - Argus - Doppeldecker) (1137, 40 : 07 : 41, 1590); Höhndorf (80 H. P. Union-Stahlherr-Doppeldecker) (1137, 53 : 13 : 41, 1578); H Steffen (100 H. P. Etrich - Mercedes - Tanbe) (1000, 22 : 17 : 12, 1563); Schulz (100 H. P. A. F.-G.-Mercedes-Taube) (1137, 27 : 51 : 09, 1308); Hennig (80 H. P. Schwade-Stahlherr-Doppeldecker) (758, 34 : 09 : 57, 1090); Stiefvatter (Eindecker des Prinzen Sigismund, 120 H. P. Argus) (228, 2 : 33 : 22, 916); Köhne (75 H. P. Albatros-Burg-Eindecker) (228, 1 : 58 : 15, 779); Stiploschek (130 H. P. Jeannin-Argus-Taube) (228, 2 : 18 : 44, 938); S. Boehm (130 H. P. Jeannin-Argus-Taube) (516, 34 : 02 : 34, 514); Hans Lange (100 H. P. Argus-Sachsen-Doppeldecker) (151, 3 : 08 : 45, 492); Schumann (100 H. P Ago - Mercedes - Doppeldecker) (228, 2 : 42 : 30, 423); Gasser (100 H. P. D. F. W.-Mercedes-Doppeldecker) (228, 3 : 18 : 15, 366); Hauuschke (Oberursel-Eindecker) (228, 15 : 55 : 50, 356).

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

Das heurige Jahrbuch des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs ist erschienen. Seine Gestalt ist die von den letzten Jahren her bekannte: ein elegantes, reichhaltiges Taschenbuch in Kartonumschlag mit Goldschnitt, durchaus von gediegenster Ausstattung und geschmückt mit Illustrationen, unter denen die allererste das Bild des Thronfolgers ist, als des Protektors des Klubs. Leider wird die Vornehmheit des Bändchens durch die zwischen Textseiten ufrünglich eingestreuten Reklameblätter beeinträchtigt.

Wie das Vorwort des überaus vielseitigen und mit größtem Fleiß zusammengestellten Buches besagt, will dieses nicht bloß Geschehenes oder Statistisches verzeichnen, sondern steckt sich weitere Ziele. Natürlich soll vor allem ein möglichst getreues Bild der Tätigkeit des Klubs im vergangenen Klubjahre geb·n, es soll die sportlichen Ereignisse besprechen, welche unter der Ägide des Klubs stattfanden und soll einen Aufschluß über die Weiterentwicklung des Klubs im Jahre 1913 sowie über seinen gegenwärtigen Stand geben. Der Klub ist aber nicht nur bestrebt, den Luftsport in allen seinen Teilen in Österreich möglichst zu fördern, er will auch allen Personen und Korporationen, welche in Österreich in welcher Art immer etwas mit Luftschiffahrt zu tun haben, ein hilfbereiter Berater und Förderer sein. Und dies kommt auch im Jahrbuche zum Ausdruck. Es wurden darin nicht nur die Berichte über das abgelaufene Klubjahr aufgenommen, soudern auch möglichst viele Angaben über die verschiedensten, die Luftschiffahrt betreffenden Angelegenheiten. Das Jahrbuch sollte dadurch zu einem Nachschlagewerk werden, das allen Interessenten über die verschiedensten Fragen Auskunft geben kann. Auch den ausübenden Luftfahrern sollte es eine Art Vademekum werden. Da es für sie von Wichtigkeit ist, die Namen und Adressen der Funktionäre des laufenden und nicht lange des abgelaufenen Jahres zu kennen, ebenso wie die für 1914 geltenden Bestimmungen und Ausschreibungen für Wettbewerbe etc., so wurden im diesjährigen Jahrbuche nebst den Ereignissen des vergangenen Jahres die für das Jahr 1914 gültigen Listen, Ausschreibungen, alle Beschlüsse des F. A. I., die Fragen des Luftrechtes, der Verbotszonen etc., kurzum nach Möglichkeit alles Wissenswerte aufgenommen, das für die Ausübung des Luftsports im Jahre 1914 von Bedeutung sein kann.

Nach dem überaus erfolg- und ereignisreichen Jahre 1912 war das Klubjahr 1913 hauptsächlich dem Bestrebeu gewidmet, die für Österreich errungene internationale Stellung zu behaupten und zu befestigen und alle Zweige der österreichischen Luftschiffahrt durch zielbewußte Förderung auch weiter auf der Bahn unentwegten Fortschreitens zu erhalten.

In Verfolgung dieses Zieles hat der Österreicbische Aëro-Klub an allen internationalen Schritten teilgenommen, welche zur Lösung aller nunmehr aktuellen Fragen der Regelung des Luftverkehres unternommen wurden und zu ihrer Förderung energisch beigetragen. Es wurde weiters, abgesehen vom regelmäßig weitergeführten Kugelballonsport, die heimische Aviatik durch die Organisation des großen internationalen Meetings in Wien sowie durch Aussetzung des Schiech-Preises gefördert und das Interesse für die leukbaren Luftschiffe durch die Autellohame an dem Besuch des Zeppelin-Luftschiffes »Sachsen« erwiesen. So ist es also dem Aëro-Klub gelungen, das idealen Zieles, die er sich gesteckt, zum Teile nachzukommen und die Würdigung, die sie im allgemeinen erfahren haben, zeigt sich in stetem Anwachsen und Prosperieren des Klubs.

Zu den 340 Mitgliedern, welche der Klub anfangs Januar 1913 zählte, sind im Laufe des Jahres 71 neue Mitglieder hinzugetreten, so daß der derzeitige Mitgliederstand, bei einem Verlust von 4 Mitgliedern durch den Tod und 11 durch Austritt, die Zahl 396 erreicht.

So lange der Kugelballon das einzige Mittel war, um Luftfahrten zu machen, hat der k. k. Österreichische Aëro-Klub, wie bekannt, seine ganze Kraft daran gesetzt, die Eroberung der Luft durch dieses Mittel möglichst populär zu machen; doch auch jetzt, wo die Aviatik die Anfmerksamkeit der großen Menge für sich in Spannung erhält, führt der Klub noch zahlreiche Kugelballonfahrten aus. In diesem Jahre fanden deren sechzig statt. Davon dienten vier Anfstiege meteorologischen, ein Anfstieg anderen wissenschaftlichen Zwecken. Die vier meteorologischen Fahrten wurden von den Herren Assistenten Dr. Hans Pernter, Dr. Artur Wagner und Dr. Ernst Wolf der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik ausgeführt. Die wissenschaftliche Fahrt wurde von den Herren Dosent Dr. Viktor Hess des Radiuminstitutes zu

Messungen der durchdringenden radioaktiven Strahlung in der Atmosphäre und Assistent A. Doraxil zu physikalischen Zwecken unternommen.

Es sei daran erinnert, daß in den letzten beiden Klubjahrbüchern die Ergebnisse der wissenschaftlichen Fahrten des Doxenten Dr. Viktor Hess der Jahre 1911 und 1912 enthalten waren.

Die Fahrten verteilen sich auf vierzehn Ballone: »Austria«, »Excelsior«, »Sonia«, »Wimpassing«, »Hungaria«, »Ragusa«, »Hohensalzburg«, »Astartes«, »Vindobona«, »Tirol«, »Frankfurt«, »Radetzky«, »Steiermark« und »Tilly«.

In der tabellarischen Übersicht über die im Jahre 1913 gemachten Fahrten, die Kilometer und die im Ballon verbrachten Stunden steht mit 13 Fahrten, 68½ Stunden und 1289·8 *km* Hauptmann Wilhelm Hoffory obenan. Die 60 Fahrten des Jahres ergeben im ganzen 4499 *km* und 220⅝ Stunden, wovon der höchste Betrag, 1139·7 *km* und 50 Stunden, auf den Ballon »Austria« entfällt.

Seit dem Bestande des Klubs bis zum Ende der Saison 1913 wurden 447 Aufstiege gemacht, welche 1834 Stunden und 43 Minuten währten, wobei 42.035·8 *km* zurückgelegt wurden. Wissenschaftliche Luftfahrten hat der k. k. Österreichische Aëro-Klub von 1901 bis 1914 nicht weniger als 88 unternommen.

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub zählt nunmehr 100 Kugelballonführer, gegen 85 im Vorjahre, und unter seinen Mitgliedern 203 Ballonfahrer, gegen 145 im Vorjahre.

Folgende Zusammenstellung ermöglicht eine Vergleichung der Fahrtdaten der Jahre 1901 bis 1913:

	Anzahl	Kilometer	Dauer	Gasverbrauch Kubikmeter
1901 . . .	20	2.954	107·18	22.000
1902 . . .	23	2.095·6	110·48	26.000
1903 . . .	12	962·5	55·47	14.000
1904 . . .	16	987·5	41·09	16.800
1905 . . .	13	642	29·24	14.400
1906 . . .	15	1.956·5	96·38	14.900
1907 . . .	16	1.413	58·29	18.900
1908 . . .	29	2.955·5	105·45	35.400
1909 . . .	68	6.129·8	321·01	78.940
1910 . . .	43	4.001·5	165·03	55.180
1911 . . .	63	4.389	196·39	74.140
1912 . . .	71	9.050·5	326·03	98.820
1913 . . .	60	4.499	220·46	72.520
Summe . . .	447	42.035·8	1834·43	586.980

Die Veranstaltung der Ballonfahrten verdankt der Klub der Fürsorge seines Fahrtenausschusses, der von Vizepräsidenten Major Franz Hinterstoisser geleitet wird, welcher sich übrigens im verflossenen Jahre auch um die weitere sachgemäße Ausgestaltung des Aufstiegplatzes in Leopoldau Verdienste erworben hat. Die Tätigkeit des Fahrtenausschusses findet noch besonders ihren Ausdruck in der Teilnahme an der Gordon Bennett-Fahrt der Freiballone, sowie in den verschiedenen Wettfahrten, von denen zwei durch die Mitwirkung des k. k. Österreichischen Automobil-Klubs und seiner affiliierten Vereine mit einer Automobilverfolgung kombiniert waren.

Eine besonders rege Tätigkeit entfaltete diesmal die juristische Kommission des Klubs. Am 20. und 21. Juni beteiligte sie sich an der in Brüssel unter dem Vorsitze des Prinzen Roland Bonaparte abgehaltenen Sitzung der juridischen Kommission der Fédération Aéronautique Internationale.

Diese internationale Kommission nahm bekanntlich einen von M. Desonchas stammenden Entwurf eines Reglements für den Luftverkehr an und übergab ihn einem Subkomitee zur weiteren Bearbeitung. Das Reglement enthält nicht bloß die Bestimmungen für den internationalen Luftverkehr in ergänzter Form, sondern es berücksichtigt auch den Transport von verzollbaren Waren auf dem Luftwege sowie gewöhnliche Passagierfahrten in Luftfahrzeugen. Der Entwurf soll allen europäischen Regierungen vorgelegt und empfohlen werden. Auch einer Resolution von M. Imbrecq betreffend die Verbotszonen wurde zugestimmt.

Bei der Tagung des »Comité juridique international de l'aviation« vom 24. bis 28. September in Frankfurt am Main war Herr Dr. Otto von Komorzynski in Vertretung des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs anwesend. Den Vorsitz führte der ehemalige Unterstaatssekretär Exzellenz Professor Dr. von Mayer. Es wurden folgende wichtige Beschlüsse gefaßt, die allgemeinen Interesse beanspruchen:

I. Bezüglich der privatrechtlichen Natur des Luftraumes:

1. Niemand kann sich auf Grund seines Eigentumsrechtes der Fahrt eines Luftfahrzeuges über seinen Grundbesitz widersetzen, sofern dies derart geschieht, daß die Fahrt nicht mit nachweisbaren Unzuträglichkeiten für das Grundeigentum verbunden ist.

2 Jeder Mißbrauch des Durchfahrrechtes verpflichtet den Urheber zum Schadenersatz.

II. Bezüglich der Haftpflicht:

1. Der Ersatz des durch ein Luftfahrzeug an Personen oder Sachen auf der Erdoberfläche verursachten Schadens obliegt dem Halter des Luftfahrzeuges, unbeschadet des Rechtes der verletzten Person, sich an denjenigen zu halten, der nach dem gemeinen Recht für den Schaden verantwortlich ist.

2. Der zum Schadenersatz verpflichtete Halter kann sich an den nach dem gemeinen Recht dafür verantwortlichen Urheber des Schadens halten.

3. Falls der Schaden ganz oder teilweise durch ein Verschulden der verletzten Person entstanden ist, kann das Gericht den Halter ganz oder teilweise von der Haftpflicht befreien.

4. Der Halter kann die Einrede der höheren Gewalt geltend machen.

5. Die Vorschriften über die Haftpflicht gelten nicht, wenn sich im Augenblicke des Unfalls die verletzte Person oder der beschädigte Gegenstand im Luftfahrzeug befindet oder wenn die verletzte Person bei dem Luftfahrzeug beschäftigt ist.

Im Anschlusse hieran beantragte Dr. von Komorzynski gemäß dem vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub der Commission Internationale du Droit Aéronautique im Mai 1912 in Brüssel vorgelegten Antrage, mit welchem auch die vom Deutschen Juristentage im September desselben Jahres gefaßten Beschlüsse übereinstimmen, daß die vorstehendes Beschlüsse vorbehaltlich der noch zu erörternden Frage der Genossenschaftshaftung zu verstehen seien; es sei daher als erster Punkt der Tagesordnung der nächstjährigen Sitzungen die Beratung über die vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub vorgeschlagene Genossenschaftsversicherung anzusetzen. Hofrat Professor Doktor Zitelmann und die übrigen Delegierten aus dem Deutschen Reiche sprachen sodann im selben Sinne.

Der Kongreß beschloß demgemäß. Mit Befriedigung kann der k. k. Aëro-Klub also konstatieren, daß seine Anregungen und Bemühungen der Herren Dr. Otto Ritter von Komorzynski und Dr. Emil Edler von Hofmannsthal von Erfolg begleitet waren und daß die Verhandlungen über das Luftrecht, welche gegenwärtig im Vordergrunde stehen, zum großen Teile auf den vom Klub im Vorjahre vorgelegten Elaboraten der Herren Universitätsprofessoren Dr. Hans Sperl und Dr. Alexander Freiherrn von Hold fußen.

Auch die kartographische Kommission ließ es sich angelegen sein, die im Vorjahre mit so glänzender Anerkennung belohnte Arbeit möglichst zu fördern.

Der internationale Kongreß für Luftschifferkarten wurde am 3. und 4. Oktober 1913 in Brüssel unter dem Vorsitze des Prinzen Roland Bonaparte abgehalten. Der Delegierte des Österreichischen Aëro-Klubs war Dr. Arnold Hildesheimer. Außerdem wohnte noch der Kartograph Dr. Karl Peucker aus Wien den Sitzungen bei. Der Kongreß beschloß, seine Wünsche en bloc den verschiedenen Staaten mitzuteilen. Es sei darauf hinzuarbeiten, daß staatlich offizielle Luftschifferkarten (Maßstab 1 : 200.000) entstehen. Bei den Grenzkarten soll jener Staat die Kosten der Herstellung tragen, dessen Gebiet den größeren Teil der Karte

ausfüllt. Es wird als wünschenswert bezeichnet, besondere Karten für die großen Verkehrswege zwischen den Hauptstädten zu schaffen. Der Kongreß sprach sich für die natürlichen Orientierungszeichen aus und verwarf die künstlichen. Die Leuchttürme mit ihren Signalen und ihrer Reichweite wären zu markieren. Der Kongreß empfahl die Schaffung eines Signalisierungsdienstes der drahtlosen Stationen, die bei Nebel in bestimmten Intervallen Zeichen geben, um Luftfahrzeugen, die mit Empfangsstationen ausgestattet sind, eine Orientierung zu geben. Zum Studium dieser Maßnahmen bewilligte der Kongreß 6000 Francs.

Die Beschlüsse des Wiener Kongresses von 1912 bezüglich der Farben der Eisenbahnlinien (schwarz) und des Wassers (blau) wurden aufrecht erhalten. Frankreich schlug mit Erfolg vor, die Flüsse, auf denen Hydroplane landen können, innerhalb der blauen Farbe mit einem feinen weißen Strich zu bezeichnen. Die Farbe der Städten wird frei gelassen. Frankreich und Belgien nehmen hierfür die rote Farbe an. Außer dem beschlossenen Maßstab von 1:200.000 wird jedem Staate vollkommene Freiheit gelassen. Ferner wurde der Beschluß gefaßt, in Brüssel ein permanentes Bureau zu schaffen, das eine Zentralstelle bilden soll für alles, was die Luftschifferkarten betrifft sowie für die Verhotzonen. Es sollen diesem Bureau alle diesbezüglichen Berichte durch die betreffenden Aëroklubs alle drei Monate (wenn dringend noch öfter) bekanntgegeben werden, worauf seinerseits das Bureau alles Notwendige zur allgemeinen Kenntnis bringt. Jeder Klub hätte zwei Delegierte zu bestimmen, die mit diesem Bureau in Verbindung treten sollen.

Zum Schluß wurde Prinz Roland Bonaparte ersucht, auf diplomatischem Wege die Regierungen von der Notwendigkeit einer Luftschifferkarte zu übersenden und dahin zu wirken, daß die Verhotzonen abgeschafft werden, da sie ohnehin in kurzer Zeit illusorisch werden müssen.

Bei der Sitzungen 1913 der F. A. I. war der Klub beide Male durch seinen Präsidenten vertreten. Außer ihm nahm an der ersten Sitzung noch Herr kaiserlicher Rat Josef Plesch teil.

In der Zeit zwischen dem 9. und 13. September 1913 fand in Wien die zweite Tagung des Kongresses für Rettungswesen und Unfallverhütung statt, bei welchem der Klub durch Herrn Major Hinterstoisser und Herrn Dr. Ritter von Schrötter vertreten war.

Mit den Verbotszonen in Österreich-Ungarn hat sich der Klub aufs eingehendste befaßt. Es gelang ihm, eine Restringierung der Verbotszonen und eine Milderung der diesbezüglichen Verordnungen zu erreichen. Besonders unterstützt wurde der Klub in diesem Streben durch die Bemühungen des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol, insbesondere durch die Intervention kaiserlicher Rat Fritz Heigl, Dr. Karl Ewald und Dr. Hans Lorenz.

Auch bezüglich der Regelung des Luftverkehres im allgemeinen ist der Klub mit den maßgebenden Behörden in Verbindung getreten und ist zu erhoffen, daß die diesbezüglichen Verordnungen, welche in nächster Zeit erscheinen dürften, der Weiterentwicklung der Luftschiffahrt kein Hindernis mehr in den Weg legen werden.

Dem Klub wurde die hohe Auszeichnung zu teil, daß Erzherzog Josef Ferdinand ihm einen Preis für Fuchsballonfahrten widmete. Um diesen Preis entspann sich im Laufe des Jahres ein heftiger Kampf, ohne daß es bisher einem Fuchs gelungen wäre, den Preis zu erringen.

Einen Kulminationspunkt der Tätigkeit des Klubs bildete auch 1913 wieder das internationale Flugmeetiug in Aspern, das in der Zeit vom 15. bis 23. Juni abgehalten wurde. Dem Klub war es gelungen, durch hochherzige Spenden und Zuwendungen einen Betrag von 100.000 K für Preise zusammenzubringen. Für das Zustandekommen und die Durchführung des Meetings hatten sich uebst dem Präsidium des Klubs und dem für das Meeting gebildeten Komitee Herr kaiserlicher Rat Beschorner, die Herren der k. u. k. Luftschifferabteilung und der k. u. k. Korpstelephonabteilung besonders bemüht. Das Entgegenkommen der verschiedenen Behörden ermöglichte es, dieses 11. Wiener Flugmeeting dem ersten würdig auszureihen. Der Gemeindeverwaltung der Stadt Wien ist es zu danken, daß auch die Verkehrsverhältnisse zum Flugfeld in diesem Jahre bedeutend verbessert wurdeu. Die sportliche Leitung des Meetings lag wie immer in den Händen des Aëro-Klubs; es wurden seitens des Klubs die Herren Major Haus Ritter von Umlauff, Dr. Arnold Hildesheimer, Bob Mauthner und Professor Leopold Schmidt als sportliche Leiter delegiert. Wie im Vorjahre, war auch 1913 wieder die Durchführung der Veranstaltung eine mustergültige und es kann mit Freuden konstatiert werden, daß die Organisation des Meetings sich nunmehr schon eines Weltrufes erfreut. In nicht geringem Maße hat zu diesem Erfolge auch der Eifer beigetragen, mit dem sich zahlreiche Herren des Klubs als Sport- und Hilfskommissäre betätigten, sowie auch die Herren der Meteorologischen Zentralanstalt, Dr. Martin Kofler, Dr. Josef Dörr und Dr. Rudolf Schneider, welche mit peinlichster Sorgfalt die Instaudsetzung, Überprüfung und Wartung der Meßinstrumente überuommen und durchgeführt haben.

Der zweifellose Erfolg des Meetings ermöglichte es dem Klnb, mit den maßgebenden Behörden vorläufig in Unterhandlnng zu treten, um dasselbe zu einer alljährlich wiederkehrenden ständigen Institntiou, zum »Derby der Lüfte« schlechtweg zu gestalten. Durch das Entgegeukommen der Behörden und weitblickender Freunde und Förderer der Luftschiffahrt und dieses Verhandlungen so weit gediehen, daß die Verwirklichung dieses Wunsches des Klubns nunmehr in den Bereich der Möglichkeit gerückt erscheint.

Die Bemühungen des Klubs haben auch zu einem Vertrage mit der Wiener Flugfeldgesellschaft geführt, demzufolge den Mitgliedern des Klubs auf Grund von Legitimationskarten auch bei allen Veranstaltungen freier Eiutritt in die für Zuseher bestimmten Räume des Flugfeldes in Asperu zugesichert wurde. Der Klub hat auch auf dem Flugfelde in Aspern für seine Mitglieder eine eigene Tribüne zuuächst der Hofloge errichtet.

Eine große Förderung wurde der heimischeu Aviatik durch die Stiftung des von der Firma Georg Schicht in Aussig dem Klub und dem k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein zur Veranstaltung eines Überlaudfluges durch Österreich-Ungarn zur Verfügung gestellten Preises von 100.000 K zu teil.

Abgesehen von den hervorragenden Leistungen, welche während des Flugmeetings von in- und ausländischeu Fliegern erzielt wurden, hat die österreichische Aviatik eine ganze Reihe bedeutender Flüge zu verzeichnen, welche speziell von unseren Militärpiloten durchgeführt wurden.

So nah sich der Ausschuß veranlaßt, im Laufe des Jahres 1913 nachfolgende Medaillen als Auerkeuuung für besondere Flugleistungen zu verleihen:

Die goldene Sportmedaille dem Kommandanten der Luftschifferabteilung für seinen Flug von Fischamend nach Neusatz, mit dem er als Erster eine Reihe hervorragender Überlanddüge eröffnete, welche die jüngeren Herren der Luftschifferabteilung dann, ihrem Kommandanten nacheifernd, ausführten.

Weiters die silberne Verdieustmedaille dem Herrn Oberleutnant Elsner für seinen Flug Aspern—Görz und zurück.

Die Verdienstmedaille in Bronze den Herren Oberleutnants Rudolf Holeka für seinen Flug Wiener-Neustadt—Prag, Oskar Schmoczer vou Meczensef für seinen Flug Asperu—Baujaluka, Bruno Schonowsky für seinen Flug Wiener-Neustadt—Ujvidek, Eduard Rzemenowsky von Trautteuegg für seinen Flug Aspern—Laibach, Viktor Schönzel für seinen Flug Sarajewo—Wiener-Neustadt, Ernst Flats für seinen Flug Fischamend—Krakau, Aladar Taussig für seinen Flug Wieuer-Neustadt—Bosnisch-Brod und Herrn Leutnant Hans Maudl für seinen Flug Wiener-Neustadt—Laibach.

Die Zahl der österreichischen aviatischen Piloten ist in stetigem erfreulichen Wachsen begriffen und vou 102 im Desember 1912 auf 154 am 31. Dezember 1913 gestiegeu.

»Leider kann, wie der Bericht ausführt, »die Lage der österreichischen aviatischen Berufsziviliploten nicht als die glänzendste bezeichnet werden, so daß sich viele genötigt sehen, im Auslande ihren Lebensunterhalt zu suchen. Es würde zu weit führen, die Umstände, welche an dieser Erscheinung schuldtragend sind, hier näher zu erörtern, es sei nur erwähnt, daß der Klub es sich angelegen sein läßt, auch diesbezüglich eine Besserung der bestehenden Verhältnisse herbeizuführen.«

Über das inländische Flugwesen wird weiters gesagt:

»Wenn auch im Laufe des Jahres 1913 sehr schöne aviatische Leistungen in Österreich erzielt wurden, so hat der Klub doch mit Bedauern konstatieren müssen, daß eine Reihe der von ihm gestifteten Auszeichnungspreise keine Bewerber gefunden und keine Wettbewerbe zur Folge gehabt haben, während im Auslande die verschiedenen Flieger um weit geringere Preise, ja oft lediglich um des Ruhmes willen ununterbrochen miteinander wetteifern.

Die Konkurrenzen werden abgehalten, um die Leute zu zwingen, Verbesserungen zu machen und ihr Bestes zu leisten, denn wie wichtig diese Aufgabe ist, die der Aëro-Klub mit solchem Ernste auffaßt, zeigt, daß bei den inländischen Konkurrenzen unsere Bewerber einen Ehrgeiz entwickeln gar nicht entwickeln und daß die Leistungen, die sie bei inländischen Konkurrenzen erreicht haben, weit hinter den Leistungen zurückbleiben, die von ihnen durch internationale Konkurrenz erwungen wurde. Es ist also die internationale Konkurrenz notwendig, um den österreichischen Bewerbern selbst zu Gemüte zu führen, was sie anstreben müssen.

Mit Bedauern hat der Aëro-Klub konstatiert, daß alle Aneiferungspreise, sowohl bezüglich der Aviatik als bezüglich der Kugelballone, eigentlich gar keine Wettbewerbe zur Folge gehabt haben, während die Luftschiffer im Auslande um viel mindere Preise und um viel geringere Ehrungen, als ihnen hier durch Verteilung von Medaillen etc. zu teil werden, unterein ander aneifern. Wer daher auch nur den geringsten Zweifel an der Notwendigkeit der Internationalisierung der Konkurrenzen hegt, verdient damit die österreichische Luftschiffahrt zum Stillstand oder, was gleichbedeutend ist, zum Tod. Die manchmal erhobene Klage, daß es ein Mangel an Preisen sei, der die österreichischen Bewerber hindert, sich zu entfalten und an Konkurrenzen teilzunehmen, ist am glänzendsten durch zwei Tatsachen widerlegt: 1. durch das Meeting, welches 100.000 K Preise hatte, von welchen unsere heimischen Bewerber mit Leichtigkeit 30.000 bis 40.000 K mehr hätten verdienen können, wenn sie mehr geflogen wären; 2. ein noch schlagenderes Beispiel, daß der 100.000 Kronen-Schicht-Preis auf das Jahr 1913 zurückgezogen werden mußte, weil die in Aussicht stehende Beteiligung inländischer Bewerber eine zu geringe war, so daß die Arbeit des Aëro-Klubs leider den Konkurrenzeifer übersteigt.

Der Aëro-Klub hat zu wiederholten Malen gesagt, daß er alle Rekorde registrieren, es umsonst macht, während im Auslande hierfür schwere Taxen zu leisten sind. Bewerber und Konstrukteure finden es aber zu mühsam, dieselben registrieren zu lassen. Sollten wir wegen dieser mangelnden Energie der Konkurrenten den Wert unserer Bestrebungen anzweifeln? Doch sicher nicht, denn sie sind auch weiterhin die beste, wenn nicht die einzige Garantie gegen eine Stagnation, und wenn heute die österreichischen Apparate und die österreichischen Bewerber, welche an Qualitäten sicher den anderen gleichkommen, doch über die Grenze des Reiches hinaus einen Namen sich gemacht haben, beschäftigt und österreichische Apparate gekauft werden, so ist das hauptsächlich die Folge der Reklame des Meetings, bei welchem sie geswungen werden, ihr Bestes zu gehen, das auch tatsächlich den Leistungen aller anderen standhalten könnte; falls ein großer Teil der Preise ins Ausland wandert, gewinnt Österreich doch gerade dadurch mit einer relativ kleinen Anlage ein nicht hoch genug zu schätzendes Gut — den Eifer seiner Piloten und Konstrukteure.

Deshalb legt der Klub so viel Wert darauf, das Wiener Flugmeeting stets als ein internationales abzuhalten, es mit möglichst großen Preisen zu dotieren, um zahlreiche Bewerber aus dem Auslande heranzuziehen und unserer Aviatik Gelegenheit zu gehen, im Wettkampfe mit den Besten des Auslandes zu zeigen, daß sie dem Auslande zumindest ebenbürtig, wenn nicht in vieler Beziehung überlegen ist.

Diesen Beweis immer wieder zu erbringen, ist nicht etwa nur eine ideale Forderung, es hat dies auch eine schwerwiegende wirtschaftliche Bedeutung; unserer Industrie werden neue Absatzgebiete erschlossen, unsere Flieger erhalten einen Ansporn, ihr Können zu zeigen, sie erwerben und festigen den vorzüglichen Ruf, welchen unsere Piloten allgemein genießen. In der unerbittlich scharfen Konkurrenz mit den Franzosen errang die österreichische Aviatik einen Ehrenplatz. Heute rangiert sie weit vor allen anderen und steht in gleicher Linie mit der Frankreichs. Die Namen der österreichischen Konstrukteure und Piloten werden heute auf der ganzen Welt mit Bewunderung genannt.«

Das Schicksal der Preise des Klubs im Jahre 1913 gestaltete sich folgendermaßen: Im Kugelballon gewann Hauptmann Wilhelm Hoffory den vom Klub gestifteten Gesamtkilometerpreis mit 864·8 *km*, den von Kommerzialrat C. Castiglioni gegebenen Distanzpreis mit 396·5 *km*, den von Dr. Paul Cohn gespendeten Danerpreis mit 12 Stunden 12 Minuten sowie auch den von Maximilian Mautner gegebenen Fahrtenpreis mit 13 Fahrten. Paul Kürt gewann den Ehrenpreis des Präsidenten für die erste Kugelballonfahrt im Jahre. Der Victor Silberer-Preis (Distanzpreis) und die Ehrenpreise des Klubs für Bestleistungen fanden keine Bewerber. In der Aviatik wurden der Offizierspreis von Alfred von Strasser, der Distanzpreis von Dr. A. Hildebrandt und die Ehrenpreise des Klubs für Rekordleistungen nicht zuerkannt. Der Schicht-Preis kam 1914 zur Anstragung.

Für die hervorragendste Leistung im Jahre 1912 wurde der Verbandspreis vom III. österreichischen Luftschiffertage am 8. März 1913 Herrn k. u. k. Oberleutnant Eduard Nittner (für den Flug über den Semmering), für die hervorragendste Leistung im Jahre 1913 wurde der Preis vom IV. österreichischen Luftschiffertage am 24. Januar 1914 Herrn k. u. k. Oberleutnant Eugen Elsner (für den Flug Aspern—Görz und zurück) zuerkannt. Beide preisgekrönten Flieger sind ihrem gefährlichen Berufe zum Opfer gefallen.

Für das laufende Jahr sind offen: der Gesamtkilometerpreis, der Victor Silherer-Preis, der Fuchsfahrtpreis, der Preis des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes sowie die Rekord-Ehrenpreise für die Kugelballonfahrer, der Offizierspreis, der Distanzflugpreis, die Rekord-Ehrenpreise und ein Wasserflugzeug-Preis für die Flieger, endlich — um auf die internationale Liste überzugehen — der Gordon-Bennett-Preis für Kugelballone, der Gordon-Bennett-Preis für Flugmaschinen, Michelin-Preis für Flugmaschinen, der Sicherheitspreis der Union pour le Sécurité en Aéroplane und der »Daily Mail«-Preis (Flug über den Atlantischen Ozean).

Von allen den genannten Wettbewerben bietet das Jahrbuch die genauen Ausschreibungen. Nicht nur hierdurch wird er seinem Zweck gerecht, als Führer für das Jahr 1914 zu dienen, sondern auch durch zahlreiche andere Informationen und Behelfe, die es zu einem praktischen Nachschlagebuch machen. Nach den diversen Berichten, Statistiken, Zeittafeln, Ausschreibungen, Rekordlisten, Führervorschriften etc., bringt es auch zwei sehr interessante juristische Aufsätze, nämlich: »Luftverkehrsrecht« von Dr. Otto Ritter von Komorzyński-Oszczyński und »Das Recht des Fluges und das Recht zu fliegen« von Dr. Emil von Hofmannsthal.

Die Mitgliederliste beschließt den Band, der, wie man aus der vorstehenden unvollständigen Übersicht des umfangreichen Stoffes leicht entnehmen kann, sicher auf ein allgemeines Interesse rechnen darf.

VOM TIROLER VEREIN.

Der Verein für Luftschiffahrt in Tirol, mit dem Sitze in Innsbruck, hat in seinem letzten, dem vierten Bestandsjahre, wieder eine rege Tätigkeit entfaltet. Das Interesse an seinen Bestrebungen steigt, was sich in der zunehmenden Zahl der Mitglieder sowohl wie der angeführten Fahrten ausdrückt; auch der Zuwachs an Stiftern und Gründern ist recht ansehnlich.

Die Fahrten waren trotz verregneter Ferienzeit im allgemeinen vom Wetter und Wind begünstigt; mehr als in anderen Jahren konnten mit W. und WNW. besonders schöne Fahrten angeführt werden, die in den Bereich der Tauern, der Großglockners und seiner Trabanten führten. Zwei Fahrten mit dem in Tirol höchst seltenen Ostwind hatten Erstlingslandungen in Vorarlberg und in der Schweiz zur Folge.

Die Zahl der ordentlichen Mitglieder ist von 405 auf 447 gestiegen, die Zahl der ausgeführten Fahrten von 27 auf 32. Die starke Beteiligung und reiche Unterstützung machte es dem Vereine möglich, die Zahl der Vereinsfahrten auf zehn zu erhöhen. Der Rest waren 22 vollbezahlte Gesellschaftsfahrten. Von den 32 ausgeführten Fahrten begannen 30 in Innsbruck und zwei in Wien. Elf Fahrten wurden mit dem »Tirol« und 21 mit dem »Zeppelin« durchgeführt. Im ganzen zählt der »Tirol« jetzt 45 und der »Zeppelin« 37 Fahrten; mit 44 Fahrten beim Sächsischen Luftschiffahrts-Verein hat er insgesamt 81 Fahrten. Obwohl der »Tirol« erst eine verhältnismäßig geringe Fahrtenzahl aufzuweist, ist sein Zustand infolge einer Anzahl recht schwieriger Bergungen und Transporte und namentlich infolge des Umstandes, daß seine untere Kalotte nur aus einfachem, nicht doubliertem Ballonstoff besteht, ein solcher, daß eine baldige Rekonstruktion notwendig erscheint. Der brave »Graf Zeppelin« hat schon mehr Fahrten absolviert, als der normalen Lebensdauer eines Kugelballons entspricht, so daß die Anschaffung eines neuen Ballons bis zur nächsten Fahrtensaison kaum wird umgangen werden können.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Hauptresultate der Fahrten im Jahre 1913 gegenüber jenen des Jahres 1912:

Fahrtenzahl der Vereinsballone im Jahre 1913	32 (1912 27);
Gesamtgasverbrauch 60.070 m^3 (51.300 m^3);	
Gasverbrauch pro Füllung 1878 m^3 (1900 m^3);	
Fahrtdauer in Stunden 179 : 32 (127 : 55);	
Durchschnittliche Dauer pro Fahrt 5 : 37 (4 : 44);	
Gesamtfahrthöhe in Kilometer 4322 (2970);	
Durchschnittliche Länge pro Fahrt 135 *km* (110 *km*);	
Erreichte Maximalhöhe in Metern 5250 (5400);	
Überquerungen der Nordalpen 10 (6);	
» » Zentralalpen 11 (14);	
» » Zentral- und Südalpen 2 (1);	
Parallel- und Hochfahrten 9 (6).	

Die durchschnittliche Flughöhe ist geringer als im Vorjahre, weil sich die Führer die Erfahrung zu nutze machten, daß die Überflüge der Alpen in möglichst knapper Höhe über den Bergspitzen weit reizvoller sind als Flüge in großer Höhe. Die räumlich längste der Fahrten ab Innsbruck war eine von den Herren Miller, Gross und Marr ausgeführte mit 256 *km* Länge; die Fahrt des Ballons »Tirol« ab Wien am 30. April unter Führung des Herrn Paul Kürt erreichte 360 *km* Fahrtlänge. Die ersterwähnte Fahrt war überdies mit einer Fahrtdauer von über zwölf Stunden zeitlich die längste. Sie brachte die Seltenheit, daß sie zweimal die Nordalpen kreuzte; sie führte über die Nordalpen in die Ebene bis Wasserburg i. B., bog dann im rechten Winkel ab und endete, nachdem die Nordalpen zum zweiten Male, diesmal in südlicher Richtung, überflogen worden waren, bei St. Johann im Pongau. Nach Italien führten im Berichtsjahre zwei Fahrten, beide mit Landungen in der Provinz Udine; die italienischen Behörden taten dabei ihr Bestes, den Ballonfahrern die unabweislichen Formalitäten so wenig als möglich empfinden zu lassen, namentlich die italienischen Militärbehörden begegneten ihnen mit vollster Coortoisie.

Der Verein hat während seines nunmehr vierjährigen Bestehens 85 Ballonfahrten ausgeführt; hiervon waren acht Fahrten Totalüberquerungen der Zentral- und Südalpen, 26 Überquerungen der Zentralalpen, 23 Überquerungen der Nordalpen, 28 Parallel- und Hochfahrten. Im Jahre 1914 dürfte der Verein Gelegenheit haben, das Jubiläum der 100. Auffahrt zu feiern.

Die Führer der im letzten Jahre absolvierten Fahrten ab Innsbruck waren: A. W. Andersnach, Benel (1mal), Freiherr von Bassus, München (1mal), Alfred Gross, Innsbruck (1mal), Otto Murr, Innsbruck (1mal), Hauptmann Teo Perathoner (1mal), Prof. Dr. Liefmann, Freiburg (2mal), Oberleutnant Max Macher, Wien (2mal), Hermann Schwaighofer, Innsbruck (4mal), Fritz Miller, Innsbruck (5mal), Dr. Hans Lorenz, Wien (12mal). Außerdem war der Ballon »Tirol« an Herrn Kürt für zwei Fahrten ab Wien verliehen. Außer den Führern waren an diesen Fahrten 90 Passagiere, darunter sieben Damen, beteiligt. Der Verein ernannte nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen fünf Aspiranten zu Freiballonführern, und zwar die Herren: Jakob Albert, Dr. Karl Ewald, Alfred Gross, Otto Murr und Hermann Schwaighofer; sie wurden sämtlich von der F. A. I. bestätigt und mit dem internationalen Führerdiplom betelt. Der Verein verfügt jetzt in Innsbruck über sechs gut ausgebildete, alpenkundige Führer.

Von der I. Internationalen Flugausstellung 1912 in Wien ist dem Vereine für dessen Beteiligung ein Anerkennungsdiplom überreicht worden.

Durch Schenkungen von Ballonphotographien verfügt der Verein bereits über 225 Diapositive schönster Alpenbilder; diese werden auch an andere sportverwandte Vereine für Vortragsabende gegen Erfällung bescheidener Bedingungen angeliehen.

Die von der Regierung zum Schutze der militärischen Einrichtungen erlassene Verordnung für Luftfahrzeuge und Schaffung von Verbotszonen hat mit Ausnahme zweier Fälle zu keinem Konflikt mit den beteiligten Behörden geführt. Da statutengemäß schon bei der Gründung des Vereines Luftfahrzeuge für den Kriegsfall den Militärbehörden zur Verfügung gestellt wurden, weiters in die Loyalität und in den Patriotismus des Vereines, der ausschließlich sportlichen und gemeinnützigen Zwecken dient, keine Behörde Zweifel setzen dürfte, kann auch weiterhin die weiteste Berücksichtigung seiner Interessen seitens der k. k. Behörden angenommen werden.

Für die österreichische Luftflottenaktion wurde in Tirol und Vorarlberg unter Führung des Statthalters ein eigenes Landeskomitee aufgestellt. In dieses Aktionskomitee wurden die beiden Vorsitzenden des Vereines kaiserlicher Rat Fritz Heigl und Ministerialrat Artur Graf Wolkenstein gewählt, der zweite Vorsitzende, Graf Wolkenstein, als Präsident.

In den Sitzungen der Österreichischen Aëronautischen Kommission und des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes wurde der Verein von kaiserlichen Rat Heigl und in dessen Verhinderung von dem Wiener Mitgliede Dr. Hans Lorenz vertreten.

Bei allen Behörden, mit denen der Verein zu verkehren hatte, fand er Entgegenkommen. Die italienische Botschaft in Wien unterstützte ihn durch Empfehlungsschreiben für den Fall einer Landung in Italien. Die k. k. Gendarmerieexposituren betätigten sich bei fast allen Ballonlandungen in hervorragender Weise.

Die Innsbrucker Militärbehörden sowie die k. u. k. Luftschifferabteilung in Wien kamen ihm in jeder Hinsicht entgegen, ebenso die k. u. k. Festungsballonabteilung in Trient mit den Herren Oberleutnant Cajanek und Leutnant Bociansky, die oft und immer mit Erfolg vom Verein um Gefälligkeiten ersucht wurden. Der meteorologische Beobachter der Zugspitze wurde sehr oft um Übermittlung von Wetternachrichten ersucht und der Verein fand stets rasche Erledigung seiner Wünsche.

Der Verwaltungsrat der Innsbrucker städtischen Lichtwerke und die Betriebsleitung des städtischen Gas-

werkes sorgten stets für die prompte und tadellose Bereitstellung der Ballone.

Die finanzielle Gebarung weist günstige Resultate auf. Die im vierjährigen Betrieb vorgenommenen Abschreibungen betragen für Ballone 12.750 K, für sonstiges Inventar K 1761·57, zusammen K 14.511·57. An den Ballonen bleibt zur vollen Abschreibung noch der Betrag von K 2408·10 zu decken. Im abgelaufenen Jahre ergab sich trotz der hohen Materialabschreibung von K 5386·80 dank der großen Mitgliederzahl, der Stifter- und Gründerspenden ein Gebarungsgewinn von K 468·44. Durch diesen Betrag ist das Vereinsvermögen auf K 7296·31 gestiegen. 3200 K stehen zur freien Verfügung für Anschaffung eines neuen Ballons.

Der Verein hat über das abgelaufene Jahr wieder einen sehr hübsch ausgestatteten illustrierten Bericht herausgegeben. Dieser enthält auch eine Reihe von interessanten Fahrtenschilderungen, wozu ja das Tätigkeitsgebiet des Tiroler Vereines, das herrliche Alpenland, reichlich Gelegenheit und Veranlassung bietet. Und daß seine Fahrer die Feder trefflich zu führen verstehen, wissen die Leser der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« aus verschiedenen dieser Beschreibungen, die in unserem Blatte schon früher veröffentlicht worden sind.

TODESOPFER.

Am 2. Juni stürzte bei der Erprobung eines neuen Wasserflugzeuges der italienische Flieger Filippo Cevasco in den Lago Maggiore. Der Apparat kippte um, Cevasco wurde am Kopfe verletzt und ertrank. Cevasco war einer der ältesten und besten Flieger Italiens. Er hat als Erster den Flug Genua—Rom ausgeführt. Im September vorigen Jahres vollführte er den Flug Mailand—Venedig mit drei Passagieren. Auch als Konstrukteur hat sich Cevasco versucht. Für die nächste Zeit hatte er einen Flug von Genua nach Tripolis geplant.

In der Gegend von Dijon machte am 5. Juni ein Geschwader von sechs Armeeflugzeugen Übungsflüge. Ein Apparat, welcher, vermutlich infolge Defektes am Motor, einer aber, Leutnant Adam Girod, setzte den Flug auch im hereinbrechenden Unwetter fort. Er sah sich jedoch zur Notlandung auf felsigem Terrain gezwungen; der Apparat kippte dabei um und Leutnant Giron sowie sein Begleiter, der Soldat Ruan, stürzten zu Tode.

NOTIZEN.

DER AËRO-KLUB VON ÄGYPTEN hat sich nach Mitteilung der Fédération Aéronautique Internationale aufgelöst.

AM THALERHOF bei Graz, wo eine militärische Flugabteilung errichtet wurde, ist das erste Flugzeug, eine Etrich-Taube, eingetroffen. Der Betrieb des Flugfeldes nimmt also jetzt seinen Anfang.

LEMOINE, der am Ostersonntag bei den Fallschirmproduktionen in Aspern verunglückte französische Flieger, wurde jetzt von der zweiten chirurgischen Universitätsklinik des Hofrates Professor Dr. Hochenegg gesund entlassen.

AUF DEM ALSRÜCKEN im XVII. Bezirke landete am 11. Juni ein beim Arsenal aufgestiegener bemannter Militärballon. Er war infolge der Windstille nicht weiter als gerade über das dichteste Häusermeer Wiens gekommen.

OBERLEUTNANT JOHANN SCHWARZ des Feldartillerie-Regiments Nr. 30 hat am 7. Juni in Wiener-Neustadt in Gegenwart der Oberleutnante Miller und Wagner mit einem Flug von 1 Stunde 45 Minuten das Feldpilotendiplom erworben.

ÜBER TURIN erlitt das italienische Militärluftschiff »P. 9« am 3. Juni morgens eine Panne; die Motoren standen still. Glücklicherweise trieb der Wind den Ballon von der Stadt weg und es kam zu einer glatten Landung auf freiem Felde.

EINE INTERNATIONALE AUSSTELLUNG für Luftfahrt wird der Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller in Verbindung mit dem Kaiserlichen Aëro-Klub und dem Kaiserlichen Automobil-Klub zu Berlin in seiner neuen Ausstellungshalle veranstalten.

IN VILLACOUBLAY nahm am 6. Juni der französische Generalissimus Joffre, begleitet vom gesamten Generalstab der Armee, eine Revue der Flugzeuge ab, die ihm durch den Direktor des Militärflugwesens General Bernard vorgeführt wurden.

AUS DEUTSCHLAND wird berichtet, daß das Kriegsministerium die Abnahme von Flugzeugen für das Heer bis auf weiteres sistiert habe. Die Verfügung wird auf die zahlreichen Abstürze zurückgeführt, die in letzter Zeit militärischen deutschen Fliegern zugestoßen sind.

DER BALLON »STEIERMARK«, der am Morgen des 4. Juni in Karlsbad zur Verfolgung durch Automobile startete, landete um ½5 Uhr nachmittags bei Laa a. d. Thaya. Führer war Generalmajor Janiczek, Insassen waren Freiherr von Gerlach und der Großindustrielle Gottl.

IM NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDTAG überreichte Abgeordneter Dr. Heilinger eine Interpellation, in der er ersucht, die flugtechnischen Arbeiten Dr. Raimund Nimführ's in bezug auf die Konstruktion eines automatisch kippsicheren und schwebesicheren Aëroplans zu unterstützen.

DAS LINDENBERGER OBSERVATORIUM hat nach dem Rücktritte des verdienten langjährigen Direktors Geheimrat Dr. Richard Assmann einen neuen Leiter in der Person des wohlbekannten Aëronauten Geheimrat Dr. Hermann Hergesell erhalten, der auch seinen Wohnsitz dahin verlegt hat.

DIE »STELLA«, der Pariser Damen-Aëro-Klub, hielt am 5. Juni ein aëronautisches Fest im Park des Aéro-Club de France in Saint-Cloud ab, das unter schlechtem Wetter sehr zu leiden hatte. Fünf Ballone stiegen zu einer Zielfahrt auf, die übrigens trotz des starken Windes einen glatten Verlauf nahm.

IN LONGCHAMPS fand am 6. Juni ein kleines aviatisches Meeting statt, welches sehr gut besucht und dadurch merkwürdig war, daß ein Doppeldecker sich zu Geschwindigkeit allen konkurrierenden Eindeckern überlegen erwies. Dieser Doppeldecker war ein von Chanteloup gesteuerter Candron-Apparat. Le Bonrhis setzte das Publikum durch seine kühnen Kehrtflüge in Erstaunen.

OTTO LILIENTHAL erhält in Berlin das schon lang geplante Denkmal. Die Sammlung der Geldmittel nahm viele Jahre in Anspruch. Die nötige Summe ist endlich so stande gekommen, und das Denkmal, ein Werk des Bildhauers Professor Peter Breuer, wird bereits in den nächsten Tagen enthüllt. Eine zweite Absicht der Geldsammlung bestand darin, einen dauernd kranken Sohn des Erfinders zu unterstützen; auch diesem Zweck wird in ausreichendem Maße Genüge getan.

DIE FLUGEXPEDITION nach Südwestafrika, welche die Automobil- und Aviatik-Aktiengesellschaft in Mülhansen mit Subvention des Reichskolonialamtes unternommen hat, traf am 5. Mai in Swakopmund ein, das Flugzeug (Aviatik-Mercedes-D.-D.) selbst mit dem Reserveflugzeug und den Zubehörteilen am 18. Mai. Der Pilot Trück führte nach einigen Orientierungsflügen mehrere Flüge von einer Stunde und länger aus und überflog hierbei Karibib in der Höhe von 1400 *m*.

IM DEUTSCHEN KRIEGSMINISTERIUM wurde eine Luftfahrtabteilung geschaffen. Sie hat zum Chef Oberstleutnant Oschmann erhalten, der bisher die Verkehrsabteilung leitete. Unter ihm arbeiten: Major Wentrup, der ebenfalls bisher der Verkehrsabteilung angehörte, Hauptmann Bartsch vom Fliegerbataillon Nr. 2, der bereits zur Dienstleistung bei der genannten Abteilung kommandiert war, und Hauptmann Schoof vom Luftschiffer-Bataillon Nr. 2, stellvertretender Vorstand der Luftschiffwerft.

EINE NATIONALE BALLONWETTFAHRT veranstaltete vor kurzem der Niederschlesisch-märkische Verein für Luftfahrt. Infolge starker Gewitterbildung waren die gestarteten Ballone gezwungen, vorzeitig zu landen. Das Ergebnis war: Ballon »Oberbürgermeister Wermuth« (Führer C. R. Mann, Krossen), gelandet bei Oberlorzkehen bei Bantzen, 1.; »Limbach«, Führer Kurt Held, Grimma, 2.; »Anhalt«, Führer Dr. Löbner, Hirschberg, 3.; »Bröckelmann«, Führer Dr. Bröckelmann, Berlin, 4.; »Bitterfeld III.«, Führer Paul A. Heimann, Charlottenburg, 5.

BEIM K. U. K. FLIEGERREGIMENT, dessen Errichtung im Zuge ist, wurde auch eine größere Anzahl Mannschaftspersonen als Flugzeugführer (Feldpiloten) eingeteilt. Zur Ausbildung wurden einberufen: von der Infanterie: 2 Waffenmeister, 1 Feldwebel, 1 Zugsführer, 4 Korporale, 1 Einjährig-Freiwilliger, 6 Gefreite, 2 Patrouillenführer und 44 Infanteristen; von der Kavallerie: 1 Korporal und 2 Dragoner; von der Artillerie: 1 Feuerwerker, 2 Korporale, 4 Vormeister und 7 Kanoniere; weiter 2 Pioniere, 1 Sanitätskorporal und von der Mannschaft der Luftschifferabteilung 2 Gefreite und 1 Infanterist. Die Mannschaftspilotenschule ist in Fischamend eingerichtet. Der Kurs hat am 11. Juni begonnen und dauert bis 30. September. Zum Kommandanten des Kurses wurde Oberleutnant Aladar Tanssig ernannt, Lehrer sind die Oberleutnants Kamillo Perini und Manfred Georgievic der Luftschifferabteilung.

DER RUNDFLUG UM LONDON, das sogenannte englische Fliegerderby, kam am 6. Juni bei schönem Wetter zum dritten Male zum Austrag. Startplatz und Zielpunkt war in gewohnter Weise das Flugfeld von Hendon; die Distanz betrug 95 Meilen (153 *km*). Von elf gestarteten Fliegern vollführten nur fünf den ganzen Rundflug. Die beste Leistung erzielte der Franzose Noel (Morane-Saulnier); da er aber zwei Wendepunkte nicht in der vorgeschriebenen Weise umflogen hatte, wurde er disqualifiziert. Sieger wurde infolgedessen der Amerikaner Brock, der gleichfalls einen Morane-Saulnier steuerte. Das Ergebnis des Rundflugs war folgendes: 1. Brock (Morane-Saulnier) 1 Stunde 18 Minuten 54 Sekunden; 2. Carew (Grahame-White) 1:46:27; 3. Verrier (Farman) 1:49:50. Die Zeiten unterlagen der Anschreibung gemäß einem recherischen Ausgleichsverfahren, nach dessen Anwendung jedoch die Reihenfolge der Preisgewinner sich nicht verändert.

AUF DEM TRIGLAV soll dem Oberleutnant Eugen Elsner, der ihn als Erster überflog, ein Denkstein gesetzt werden. Bisher sind dem Denkmalkomitee (k. und k. Luftschifferabteilung, Wien, X. Bezirk, Arsenal) folgende Spenden angekommen: Offiziere und Beamte der Luftschiffabteilung 500 K, Ungenannt 20 K, kaiserlicher Rat Schaller 100 K, Hauptmann Hermann von Kaunz 50 K, Oberleutnant N. von Hofer 10 K, Feldmarschalleutnant Pankert 100 K, Feldmarschalleutnant von Schleyer 50 K, Major Hinterstoisser 20 K, Offizierskorps der Kadettenschule Hermannstadt 14 K, Generalmajor Fernengel 100 K, Oberleutnant-Proviantoffizier Schlegel 3 K, Generalstabshauptmann Rosmann 5 K, Oberstleutnant Rill 5 K, Motorluftfahrzeug-Gesellschaft 100 K, Leutnant der Reserve Della Scala 25 K, Verkehrstruppen-Brigadekommando 100 K, Oberstleutnant Bratanitsch 10 K und Beobachteroffiziers-Kurs 50 K, zusammen 1262 K.

DER ZEPPELIN »L. 8«, das neue deutsche Marineluftschiff, ist nach einer 36stündigen Erprobungsfahrt, die sich auch über das Meer hinaus erstreckte, von der deutschen Regierung übernommen worden. Das Luftschiff unterscheidet sich in einigen Konstruktionseinzelheiten von seinen Vorgängern. Die Höhe des Ballons ist, um die Tragkraft zu vergrößern, auf 20 *m* gebracht worden (früher 18·9 *m*). Eine Gewichtsersparnis wurde dadurch erzielt, daß für den Innenhan nicht mehr reines Aluminium verwendet wurde, sondern eine Legierung, die dem Aluminium gegenüber große Vorteile besitzt, indem sie sich der Biegsamkeit und Elastizität guten Stahles nähert. Die Gondeln sind wieder sehr tief und freiliegend angeordnet. Die Motoren liegen etwa 4 *m* unter dem Ballonkörper, so daß, wie man annimmt, bei kleinen Vergaserbränden oder bei Funkenbildungen das aus der Hülle entweichende Gas keine Gefahr mehr für die Mannschaft bedeutet. Die Mannschaftsräume liegen unter den Gaszellen in dem gut abgedichteten Laufgang. Eine besondere Kabine dient der Funkenstation, die eine Reichweite von über 600 *km* besitzt. Besondere Räume sind ferner für das Ballongeschütz und die Maschinengewehre vorgesehen, die erst später eingebaut werden. Bei 50stündiger Fahrt soll das Luftschiff über 3000 *km* ohne Zwischenlandung zurücklegen können.

EINE FERN-ZIELFAHRT in Freiballonen hielt der Berliner Verein für Luftschiffahrt zu Pfingsten ab. Sieben Ballone starteten am Abend des Pfingstsamstages. Als Ziel war die Haltestelle Gura an der Bahnlinie Lissa—Jarotschin, 285 *km* von Schmargendorf, festgesetzt worden. Die Nacht war heil und warm, so daß die Ortsbestimmung bis zum Vormittag nunterbrochen beibehalten werden konnte; dann wurden die Ballone durch die Sonnenwärme über die Wolken bis auf 4000 *m* Höhe gezogen. Die Landung erfolgte bei allen Ballonen glatt wegen Ballastmangels zwischen 8 und 2 Uhr am Pfingstsonntag, der am längsten gefahrene Ballon »Breslau« blieb also 20 Stunden in der Luft. »Niederschlesien« wurde bei Bomst von den Bauern am Schlepptau festgehalten und festgebunden, so daß der Führer die Fahrt vorzeitig abbrechen mußte. Der Ballon »Berlin« machte eine Zwischenlandung, an die ein Fahrer, Herr Nauck, eine Alleinfahrt anschloß. Er erreichte bei dieser eine Höhe von 6400 *m* und landete am 4½ Uhr nachmittags bei Lissa. Die Resultate der Wettfahrt waren: »Lilienthal«, Führer Dr. Henoch, Landungsort Golimbin südlich von Czempin, Entfernung vom Ziel 43·5 *km*; »Crossen«, Heimann, Giele, Kreis Graetz, 60 *km*; »Breslau«, Dr. Hahlen, Unterberg bei Posen, 51 *km*; »Niederschlesien«, C. R. Mann, Tarnowo, Kreis Bomst, 78 *km*; »Wermuth«, Dr. Sander, Altkloster südlich Wollstein, 82·5 *km*; »Bröckelmann«, Dr. Koschl, Kiebel südlich Wollstein, 78 *km*; »Berlin«, Dr. Korn, Obra bei Wollstein, 91·5 *km*.

DER KÖRTING-BALLON ist am 10. Juni — natürlich bei herrlichstem Wetter und fast völliger Windstille — wieder einmal aufgestiegen. Der Bericht darüber lautet: »Seit ungefähr einem Jahre konnte man heute hier wieder einmal einen Lenkballon in den Lüften sehen. Um 9 Uhr früh stieg der Körting-Lenkballon in Fischamend mit folgenden Insassen auf: Hauptmann Hauswirth als Führer, Oberleutnant Hofstätter, Oberleutnant von Bachner, Ingenieur Gustav Kamera, sechs Offiziere der Kriegsschule und ein Chauffeur, im ganzen elf Personen. Der Ballon nahm seinen Kurs über Enzersdorf, Klein-Neusiedel nach Mannswörth und endete nach Fischamend, wo nach zweistündiger Fahrt um 11 Uhr die Landung stattfand. Während der Fahrt machte Ingenieur Kamera mit dem Scheimpflugschen Apparat aëropotogrammetrische Aufnahmen. Um 2 Uhr nachmittags erfolgte ein zweiter Aufstieg, wobei der Ballon die Donau überquerte und nach einstündiger Fahrt landete.« — Es ist selbstverständlich, daß solche kurze Spazierfahrten ganz hübsche und angenehme Luftpromenaden für die Teilnehmer sind, aber praktischen Wert haben sie nicht den geringsten. Dafür kosten sie den Steuerzahlern sehr viel Geld. Jede solche kleine Praterfahrt bewirkt nur aufs schlagendste, wie sehr unsere Kriegsverwaltung recht hatte, daß sie sich seinerzeit nicht von den an Ballonlieferungen interessierten »Patrioten« in die Anschaffung einer größeren Anzahl solcher Vergnügungsballone für windstille Tage hineinhetzen ließ! *V. S.*

ZUM OSTMARKEN-FLUG sind 36 Nennungen abgegeben worden. Die Meldeliste umfaßt sechzehn Flugzeuge der deutschen Heeresverwaltung, geführt von Offizieren und Unteroffizieren, und 20 Flugzeuge im Zivilbesitze. Die gemeldeten Militärflugzeuge sind: Oberleutnant von Freyberg (L.-V.-G.-Doppeldecker); Leutnant von

Karstedt (Albatros-Doppeldecker); Leutnant Behrens (Albatros-Taube); Oberleutnant Schäfer (Rumpler-Taube); Leutnant von Blanck (L.-V.-G.-Doppeldecker); Leutnant Parschau (L.-V.-G.-Doppeldecker); Leutnant Funck (Albatros-Doppeldecker); Leutnant Canter (Rumpler-Eindecker); Leutnant Serno (Rumpler-Taube); Unteroffizier Sielaff (Albatros-Taube); Sergeant Kramm (Albatros-Doppeldecker); Unteroffizier Steindorf (Gotha Taube); Sergeant Grunewald (Aviatik-Doppeldecker); Unteroffizier Tornack (Gotha-Taube); Vizefeldwebel Reichert (Aviatik-Doppeldecker); Sergeant Markgraf (Albatros-Doppeldecker). Die Zivilflugzeuge sind: Karl Krieger (Johannisthal), zwei Eindecker; Brandenburgische Flugzeugwerke G. m. b. H., 1 Audis-Eindecker; Prinz Friedrich Sigismund von Preußen, 2 Eindecker; Luftverkehrsgesellschaft, A.-G., Johannisthal, 3 Doppeldecker; Zentrale für Aviatik, Hamburg, 2 Eindecker; Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, 1 Doppeldecker; Siegfried Böhm, Neukölln, Berlinerstraße 102, 1 Jeannin-Eindecker; Militärflugerschule G. m. b. H., Schneidemühl, Albatros-Doppeldecker; Gothaer Waggonfabrik A.-G., Abteilung für Flugzeugwerke, Gotha, 1 Eindecker; Helmut Hirth, Johannisthal, 2 Albatros-Flugzeuge; A. Knubel, Münster (Westfalen), 1 Doppeldecker; Court, Johannisthal, 1 Eindecker; Otto Schwade & Co., Motorenfabrik, Erfurt, 2 Doppeldecker. Sämtliche Flugzeuge sind mit 100 H. P.-Mercedes-Motoren ausgestattet. Es wurden einige Modifikationen des Programms verfügt. Die zweite Etappe wird nämlich nicht über Thorn, sondern von Posen geradewegs über Bromberg gehen.

»MOTOR.« Verlag Gustav Braunbeck & Co., Berlin. Juni-Heft. Preis 1 M. — Mit der Juninummer hat dieses prächtige Blatt für den Motorsport in allen Formen — wie man sagt, selbst übertroffen. Das 128 Seiten starke Heft enthält nicht weniger als 14 Artikel, dazu noch eine Rekordliste, Bücherschau, die reichhaltige Notizenrubrik a. s. w. Automobilismus, Motorbootsport und Luftschiffahrt kommen zu Worte, in ein höchst interessantes, großartiges Gebiet führt Herman Bretzer durch den Artikel »Nordamerika als Touristenland«. Mit gewandter Feder schildert er die grandiosen Wunder des Yellowstone Park und des Grand Canon von Arizona, und eine Fülle prächtiger Bilder gibt einen Begriff davon, welche Schaustücke die Natur dort geschaffen hat. »3000 *km* im Motorboot durch Alt- und Neu-Kamerun« sagt schon durch den Titel, daß es sich um eine Reiseschreibung von großem stofflichen Reiz und wissenschaftlichem Werte handelt. Die Aviatik ist reichlich vertreten. Ernst Philipp Stoeffler berichtet über seine Luftreise zum Sternflug nach Monaco, die ihn bis Avignon führte. Otto Nirenstein gibt einen Überblick über den Schicht-Flug, Ingenieur Viktor Wittmann schildert, wie er den Schicht-Flug gewann, Hauptmann Neumann, der mit Reiterer ehenfalls an diesem Fluge teilnahm, berichtet ausführlich über den Flug Berlin — Wien und trägt dann noch Fragmente berichtender und technischer Natur zum Schicht-Flug selber bei. Egon von Reichenau behandelt in gediegenen Ausführungen das Thema »Moderne Motoren-Prüfstände«, J. Riecken schreibt über die Monako-Woche. Dazu kommen Berichte über neue Flugmotoren, über die Vertretung der deutschen Automobilindustrie auf der Baltischen Ausstellung in Malmö, eine Abhandlung »Branchen wir in Deutschland Automobilrennen?«, eine Vorbesprechung des heurigen französischen Großen Preises für Automobile, die Abbildungen und die Besprechung zweier Entwürfe für Automobilprachtkarossen, die Professor Eberlein dem deutschen Kaiser vorgeführt hat, die Erklärung eines neuen Orientierungsmittels auf Flugplätzen, nämlich der aus Glühlampen bestehenden Höuigschen Kreise, die auf dem Flugfelde Johannisthal eingeführt worden sind, und vieles andere. Alles ist reich und gut illustriert, die ganze Nummer ebenso sehens- wie lesenswert.

MEHRERE DEUTSCHE FLIEGER führten um Pfingsten Luftfahrten nach Österreich aus. In Aspern landeten am Vormittag des 30. Mai, aus München kommend, Oberleutnant von Hiddessen auf einem Albatros-Doppeldecker mit Flugzeugführer Müller, Oberleutnant Freiherr von Freyberg auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker nach einer Zwischenlandung in Linz, nachmittags Oberleutnant Freiherr von Thüna auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker, mit Leutnant von Kleist als Beobachter an Bord. Für die Strecke München—Wien brauchten diese beiden Offiziere 3 Stunden 25 Minuten. Am 31. Mai, 1/8 Uhr nachmittags, kamen auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker Leutnant Wencher und Leutnant von Hennings als Beobachter in Aspern an, die um 9 Uhr 22 vormittags in Berlin-Johannisthal gestartet und ohne Zwischenlandung geflogen waren. Eine glänzende Leistung vollführte Oberleutnant von Beaulieu, der mit Leutnant von Falkenhayn als Beobachter am 2. Juni um 7 Uhr 5 Minuten früh in Hannover aufstieg und nach einer Zwischenlandung in Dresden um 2 Uhr 50 Minuten nachmittags in Aspern eintraf Oberleutnant Hiddessen, Oberleutnant Baron Freyberg, Leutnant Wencher und Oberleutnant von Beaulieu statteten auch Budapest in ihren Flugzeugen Besuche ab. Am 4. Juni landeten um 9 Uhr 45 Minuten früh Zivilpilot Karl Ingold mit Karl Nejer als Passagier auf einem Aviatik-Doppeldecker in Aspern. Ingold war um 6 Uhr 45 Minuten in München aufgestiegen und traf schon gegen 9 Uhr in Wien ein. Die Landung wurde dadurch um eine Stunde verzögert, daß er infolge der großen Höhe, in der er sich mit seinem Fahrzeug befand, das Flugfeld schwer zu finden vermochte. Die Flugdauer München—Wien währte zwei Stunden. Bald darnach traf, um 11 Uhr 30 Minuten, Oberleutnant Hempel mit Oberleutnant Schinzig auf einem Aviatik-Doppeldecker in Aspern ein. Die beiden Offiziere waren um 7 Uhr 20 Minuten früh in Breslau aufgestiegen und hatten den Flug bis Wien ohne Unterbrechung in 3 Stunden 40 Minuten zurückgelegt. — Die Deutschen Flieger, welche von Aspern nach Budapest gekommen waren, machten dort am 4. Juni Schanflüge. Am 5. Juni vollzogen sie den Rückflug nach Aspern. Oberleutnant von Beaulieu mit Leutnant von Falkenhayn und Leutnant von Hiddessen mit Oberleutnant von Müller flogen gegen 8/4 Uhr von Budapest ab. Beide Flugzeuge vollführten die Reise ziemlich gemeinsam; sie nahmen in Fischamend Zwischenlandungen vor und trafen um 1/411 Uhr vormittags bei Gewitterregen auf dem Asperner Flugfelde ein. Leutnant von Wencher mußte den Rückflug in Komorn wegen eines Kühlerdefekts unterbrechen, landete aber ebenfalls bereits um 1 Uhr 30 Minuten in Aspern. Oberleutnant Freiherr von Freyberg mit Hauptmann Streccius flog nach Fischamend. Am 8. Juni zwischen 5 und 6 Uhr früh machten sich die Offizierspiloten auf den Abflug zunächst nach Prag und weiter nach Berlin. Am 9. Juni flog Ingold nach Budapest. Als er mit seinem Passagier über dem Rakoser Flugfeld ankam, fand auf dem benachbarten Exerzierfelde gerade eine Artillerieübung statt. Die Artillerie benützte die Gelegenheit, um einen Angriff auf das Flugzeug zu markieren. Das Flugzeug, das hiervon durch Zeichen verständigt worden war, parierte geschickt, teils dadurch, daß es sich zu einer Höhe von 2000 *m* erhob, teils dadurch, daß es seine Fahrtrichtung veränderte und auf einem ganz anderen Punkt des Flugplatzes, als beabsichtigt war, landete. Am 9. Juni traf der deutsche Flieger Oberleutnant Linke mit einem preußischen Offizier und Fräulein Steinschneider als Passagieren in Budapest ein. Zwei deutsche Offiziersflieger, Leutnant Pfeiffer und Oberleutnant von Hagen, mußten ihren Flug in Linz wegen schwerer Beschädigung des Apparates abbrechen.

BRIEFKASTEN.

»FLUGZEUG« in G. — Oskar Bider, der vor kurzem die Jungfrau überflogen hat, ist ein Schweizer, in Basel geboren. Er ist jetzt 23 Jahre alt.

E. in Wien. — Die »Flugtechnische Versuchsanstalt« ist eine Schöpfung, deren Notwendigkeit wir schon vor einigen Jahren betont und nachgewiesen haben und deren Schaffung daher nur mit großer Freude zu begrüßen ist. Schon lange haben wir darauf gedrungen, daß

Flugapparate maschinell und auf der Erde geprüft werden, ehe man ihnen Menschenleben anvertraut, nicht aber erst durch das Fliegen in der Luft! Wäre diese Versuchsanstalt schon eher gegründet worden, so hätte manches junge Menschenleben erspart werden können, das so unnützerweise zum Opfer fiel. Der Name des Mannes, der an die Spitze der Anstalt getreten ist, Exzellenz Sektionschef Wilhelm Franz Exner, bietet die vollste Gewähr für die fachliche Gediegenheit und vollste Verläßlichkeit der Arbeiten dieser Anstalt. Nur wird deren Leitung gut tun, sich nicht bloß vollständig unabhängig von dem Vereine zu machen, aus dem sie hervorgegangen ist, sondern diese Selbständigkeit und Unabhängigkeit auch ehestens möglichst klar öffentlich zum Ausdruck zu bringen. Es ist doch gar zu sonderbar, was kürzlich in einem Blatte zu lesen war, daß die neue Versuchsanstalt unter der »Patronanze des Flugtechnischen Vereines stehe. Der zugereiste »Generaldirektore Cassinone als »Protektor« des österreichischen Sektionschefs Exzellenz Wilhelm Franz Exner — das wäre doch zum Kugeln!

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Parait le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

„La Navigazione Aerea"

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. **Luigi Mina** vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag **E. Voghera,** Via Po 3, **Rom.**

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

The National Aeronautic Magazine of America **„FLY"**

ISSUED MONTHLY.

Balloons Air'ships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for $ 1·50 for a yeare subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sampoleo pies 10 cts. each.

The Airship

and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt, herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co."

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER.

Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich. Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat. Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 9. Wien, 1. Juli 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Der Massenmord in Fischamend. — Katastrophe bei Fischamend. — Wieder einer! — Ein neuer Dauerweltrekord. — Die Flugwoche in Aspern. — Das verwehte Rußland. — Todesopfer. — Notizen. — Liter tur. — Briefkasten. — Inserate.

DER MASSENMORD IN FISCHAMEND.

So haben denn auch wir in Österreich jetzt unsere große Lenkballonkatastrophe erlebt, und zwar mit einem Verluste von neun Menschen, nur daß merkwürdigerweise in unserem Falle der arme Lenkballon selber ganz unschuldig an dem Geschehenen ist.

Es wurde über dieses entsetzliche Unglück sehr viel geschrieben und es sind dem großen Publikum gar merkwürdige Sachen über die Ursache des tragischen Endes des armen »Körting«-Ballons aufgetischt worden. Ve schiedene Federn haben die seltsamsten Vermutungen geäußert und auch so mancher, der sich dabei als Fachmann gebärdete, hat Ansichten ausgesprochen, die nur dazu dienen können, die große Menge irrezuführen, jedenfalls aber die Wahrheit vollkommen zu verschleiern.

Der vorliegende Fall ist jedoch ein solcher, der es gebieterisch erheischt, daß da nichts verschwiegen, nichts vertuscht, nichts geleugnet und nichts beschönigt werde, soll die Katastrophe wenigstens für die Zukunft einen Nutzen haben, der teuer genug erkauft ist.

Deshalb muß die Wahrheit heraus, und zwar wie es im Schwur bei Gericht heißt, die reine und die volle Wahrheit und sonst nichts als die Wahrheit. . . .

Es ist wirklich keine dankbare und noch weniger eine angenehme Aufgabe, gerade im vorliegenden Falle ganz schonungslos und ohne jegliche Übel angebrachte Rücksichtnahme nach irgend einer Seite des Amtes als ehrlicher, offener Kritiker zu walten. Ich war aber zeitlebens kein Leisetreter, kein Angstmeier und kein Charakterschwächling, der sich scheut oder gar fürchtet, eine traurige Wahrheit aufzudecken und das Kind beim einzig richtigen Namen zu nennen, wenn ich die Überzeugung habe, daß es im Hinblick auf die Zukunft notwendig ist, in einer Sache volle Klarheit zu schaffen. Vertuscht und bemäntelt ist jetzt genug worden und mit allem möglichen Unsinn um den Brei herumgegangen! So möge denn jetzt einer zu Worte kommen, der bei dem, was er in einem solchen Falle sagt oder schreibt, nur an die Sache denkt und an den Nutzen, den die schonungslose Aufdeckung der Wahrheit haben muß, nicht aber an sich selbst und an alle möglichen Rücksichten.

Und so sei denn nun ganz offen gesprochen.

Die entsetzliche Katastrophe bei Fischamend ist lediglich verursacht worden durch den grenzenlosen Übermut, den unerhörten Leichtsinn, die tadelnswerteste Bravoursucht und bedauerlichste Unfolgsamkeit eines Einzelnen.

Dieser Unglückselige hat in der verwerflichsten und frevelhaftesten Weise nicht nur mit seinem Dasein, sondern auch mit dem Leben von acht anderen Menschen ein ganz unverantwortliches Va banque-Spiel getrieben, bei dem sich die armen Opfer hilflos und wehrlos seinem tollen Übermute preisgegeben sahen. Die sieben Insassen des »Körting«-Ballons sind von diesem Luftwildling ärgster Sorte einfach — gemordet worden.

Das sind stahlharte Worte, ich weiß es, aber ich schreibe sie nieder im vollen Bewußtsein, damit nur recht zu tun, die Gedanken von Hunderttausenden unbefangener Beurteiler wiederzugeben und es würde mir nur sehr recht sein, wenn ich dafür belangt würde und vor Gericht den Beweis der Wahrheit erbringen könnte.

Und nun zur Begründung meines Ausspruches.

Es ist jetzt ans Licht gekommen, daß der Flieger Flatz am Tage der Katastrophe durchaus nicht zum ersten Male die tollsten Aliotrien mit dem »Körting«-Ballon trieb. Es war dies vielmehr auch schon bei den früheren Ausfahrten dieses Ballons, ganz besonders bei der letztvorhergegangenen, geschehen. Auch damals flog der Wildling dem Ballon nach, und als er ihn eingeholt hatte, frozzelte und ärgerte er die Insassen, indem er unausgesetzt um den Ballon herumtänzelte, ihn in gleicher Ebene umkreiste, ihn ganz knapp unter-

fuhr, dann wieder noch viel knapper übersetzte, so daß er die vollständig in ihrer Arbeit störte. Er fuhr auch kerzengerade auf den Ballon los, als wolle er direkt in ihn hineinfliegen, um dann im allerletzten Augenblicke mit einer raschen Wendung wieder abzubiegen. Man kann sich vorstellen, welches Vergnügen die Ballonfahrer über diese ebenso albernen als gefährlichen Zirkusevolutionen empfanden, bei denen jeder sehen mußte, wie der tolle Mensch mit ihrem Leben spielte! Denn das sah und wußte ja jeder von ihnen, daß bei so knappen, furchtbar riskanten Exerzitien ihr Leben jeden Moment in höchster Gefahr schwebte. Das geringste Versehen, der kleinste Irrtum im Absehen und in der Distanzberechnung mußte ja zur Katastrophe führen!

Die Ballonleute hatten daher damals auch auf das energischeste gegen dieses verwegene Spiel mit ihren Menschenleben protestiert; es gab auch sehr starke Worte, aber es half nichts.

Hauptmann Hauswirth, der Führer des Ballons, war mit vollstem Rechte darüber so aufgebracht und erzürnt, daß er dem Flieger drohte, er werde ihn, wenn er noch einmal solche Dinge treibe, ihn bei der Fahrt störe und so verrückt nahe an den Ballon herankomme, einfach h e r u n t e r s c h i e ß e n. Auch soll Hauptmann Hauswirth dann dem Flieger Flatz d i e n s t l i c h auf, das strengste und energischeste v e r b o t e n haben, ihn noch einmal bei einer Ballonfahrt zu belästigen.

Alles das half aber bei dem Wildling Flatz gar nichts. Erstaunlich ist nur, daß infolge dieser Vorkommnisse nicht von seiten des Kommandos energisch auf Flatz eingewirkt wurde, diese Streiche zu unterlassen.

Als dann am 20. Juni der »Körting« mit seinen sieben Insassen wieder aufgestiegen und etwa eine Viertel- oder halbe Stunde unterwegs war, flugs machte sich auch der Flieger Flatz wieder auf die Socken. Er hatte dienstlich gar nicht auszufliegen, aber er bestieg seinen Apparat, machte sich an die Verfolgung des Ballons und — begann aufs neue seine alten gefährlichen Manöver, dem Führer des Ballons, der ihm das strengstens verboten und ihm im Zorne sogar mit dem Erschießen gedroht hatte, offenbar zum Trotz. Da mögen wohl von der Ballongondel aus dann schon Worte gefallen sein, die uns kein Bericht vermittelt hat, die sich aber jeder lebhaft vorstellen kann, der sich nur halbwegs in die Situation des Ballonführers und der übrigen Fahrtteilnehmer zu denken vermag.

Man vergegenwärtige sich nur die Lage der Leute im Ballon. Zu einer ernsten interessanten wissenschaftlichen Arbeit — den photogrammetrischen Erdmessungen — aufgestiegen, waren sie, nachdem sie noch alle letzten Vorbereitungen getroffen, eben im Begriffe mit ihren Arbeiten zu beginnen, als einer von ihnen den nachfolgenden Flieger erblickt und mit dem Rufe: »Da kommt schon wieder der Flatz!« den Genossen die Annäherung des aufdringlichen Akrobaten verkündet.

Und richtig, er kam wieder! Trotz Verbot, trotz Drohung! Und er kam wieder ganz nahe heran und begann abermals seine alten Spiele und Kapriolen. Diesmal nur noch näher und riskanter.

Natürlich war es mit der Arbeit in der Ballongondel vorbei, keiner vermochte mehr ein Auge von dem Flieger abzuwenden, der das Leben der sieben Fahrtteilnehmer in den Händen hielt und damit spielte, als ginge es um sieben Erbsen, während die unausgesetzt Bedrohten seinem Treiben hilflos und wehrlos zusehen mußten.

Und nun folgt der Knalleffekt!

Wieder kommt der Unselige wie toll direkt auf den Ballon angesegelt, wieder will er sein Fahrzeug im allerletzten Moment emporreißen, um in einem kühnen Satze über ihn hinwegzukommen, da plötzlich zeigt sich den sieben Unglücklichen mit einem Blick das Gräßliche: der sichere schreckliche Tod, denn — das sahen sie von der Gondel aus früher als der Flieger — diesmal hat sich der Luftakrobat verrechnet, er hat einen Moment zu lang gewartet, er kommt mit der Spitze seines Apparates nicht mehr an der Ballonhülle vorbei! — — —

Ein leiser knirschender Laut, der das Aufreißen der Hülle begleitet, eine ganz leichte Erschütterung des Gondelgerüstes, im nächsten Augenblick eine Stichflamme und — die sieben Ballonfahrer wissen ganz bestimmt, daß sie in längstens einer Minute geschmort und zerschmettert zu den — »Opfern der Luftschiffahrt« gehören werden!

Ein furchtbarer, gräßlicher, gemeinsamer Schreckens- und Wutschrei der Sieben ertönt jetzt markerschütternd durch die Lüfte und — das andere haben die Augenzeugen ausführlich geschildert.

Noch folgen durch geraume Zeit unausgesetzt furchtbare Schreie, die dann nach und nach schwächer werden, zum gräßlichen Heulen und schließlich zum entsetzlichsten Gewimmer herabsinken, bis auch dieses verstummt. Die unglücklichen, langsam zu Tode gefolterten, gebratenen, gerösteten Opfer haben ausgelitten! —

Das war das Werk, das ureigene, alleinige Werk des »kühnen« Fliegers Flatz.

Es wäre der größte Fehler, der gemacht werden könnte, wenn ein derartiger Streich ohne den schärfsten öffentlichen Tadel bliebe. Da aber ein solcher bis nun von keiner Seite erfolgt ist, so halte ich es für meine Pflicht als ältester Ballonfahrer Österreichs, ihn hiermit auszusprechen.

Ich habe mich für berufen und verpflichtet gefühlt, dem großen Publikum im Vorstehenden mit nur einigen Strichen zu schildern, wie gänzlich hilf- und wehrlos und wie unsagbar elend die armen Opfer des unerhörten Leichtsinnes und Übermutes eines einzelnen bei Fischamend zu grunde gegangen, wie sie von diesem Unseligen zum Tode befördert worden sind.

Dazu kommt aber noch etwas. Die Evolutionen um den Lenkballon herum waren nicht die einzigen höchst gefährlichen Belästigungen anderer, die sich der Flieger Flatz erlaubt hat. Man frage nur die Bauern und Feldarbeiter in der Umgegend von Fischamend, was er mit diesen getrieben hat. Wiederholt machte er sich den Spaß, wenn er auf irgend einem Acker eine große Gruppe von Leuten beisammen arbeiten sah, schräg von oben auf sie herabzusausen, als wolle er gerade auf ihnen landen. Natürlich stoben die Feldarbeiter erschreckt auseinander. Oder er kam in so niederen Flügen auf sie zu, daß sie glaubten, er müsse sie köpfen, weshalb sie sich in ihrer Angst in die Ackerfurchen warfen. Jedesmal fürchteten natürlich die armen Teufel schon ihr letztes Stündlein gekommen, Flatz aber machte dann im letzten Augenblick einen Ruck in die Höhe oder eine Wendung zur Seite. Er hatte damit den Leuten seine Kunst gezeigt und mit ihnen seinen Spaß gehabt. . . .

Die »Arbeiter-Zeitung«, das einzige Tagesblatt, das den Mut besaß, sich nicht an den allgemeinen Vertuschungen zu beteiligen, brachte am 22. Juni zwei schwerwiegende Voraussagen des Unglücks zur Kenntnis der Öffentlichkeit. Ihre darauf bezüglichen Mitteilungen lauteten:

»Die wichtigste Äußerung ist die eines der Opfer, des Korporals Chadima. Ein Korrespondent erzählt darüber:

Welchen Eindruck die Kunststücke des Oberleutnants Flatz auf die Insassen des »Körting«-Ballons machten, beweist ein Ausspruch des Korporals Chadima, den er nach der Landung des »Körting« am Freitag machte: »Ich bin wirklich froh,« sagte der arme Soldat, »daß der heutige Tag schon vorüber ist; auf den morgigen Tag fürchte ich mich aber heute schon.« Am Samstag ereignete sich dann die Katastrophe.

Der Bürgermeister August Schütz von Fischamend äußerte sich einem Berichterstatter gegenüber in folgender Weise:

Schon am Freitag sah ich Oberleutnant Flatz diese bravourösen und waghalsigen Kunststücke in der Luft ausführen. Jedem, der sie sah, flößten sie Schaudern und Entsetzen ein. Ich bin der Meinung, daß man dem Oberleutnant Flatz diese Bravourstücke einfach verbieten hätte sollen, weil er mit ihnen außer seinem eigenen noch fremdes Leben gefährdet hat. So wie mir, war es allen klar, die Oberleutnant Flatz in der Luft arbeiten sahen, daß dieser Mutwille zu einer Katastrophe führen müsse. Weder die sonderbaren Luftströmungen, an die man heute glauben machen will, noch die Böen, von welchen man nach dem Unglück sprach, sind schuld daran; nur der Mutwille eines einzelnen hat dieses Unglück heraufbeschworen.

Ich und die ganze Gemeinde bedauern es auf das tiefste, daß die besten und beliebtesten Offiziere, die sich bei uns schon ganz eingelebt hatten, der Katastrophe zum Opfer fallen mußten und nicht mehr unter uns weilen. Ganz besonders betrauern wir den Heimgang unseres Hauptmannes Hauswirth, der sich wohl seltener Zuneigung in der Bevölkerung erfreuen konnte.«

Nun zur Nutzanwendung.

Der entsetzliche Unglücksfall zeigt auf das deutlichste, wie gerechtfertigt und notwendig der vielbesprochene strenge Erlaß war, den das Kriegsministerium vor einiger Zeit herausgegeben hat. Er bewies nur leider auch, daß dieser Erlaß bis nun — nichts gefruchtet hat, denn wäre er befolgt worden, so hätte sich die Katastrophe bei Fischamend nie ereignen können.

Daraus darf man aber wohl schließen, daß in der militärischen Fliegerschaft Zustände eingerissen sind, die nicht haltbar sein und noch weitere Maßnahmen der Heeresleitung nötig machen dürften. Während die Herren Flieger noch immer mehr individuelle Bewegungsfreiheit verlangen, hat der Fall von Fischamend klar erwiesen, daß gerade das Gegenteil not tut und daß das militärische Fliegen ganz strenge reglementiert und auf die Übungen auf den Flugfeldern und im übrigen auf den reinen Dienst, beziehungsweise auf die genau vorgeschriebenen Flüge begrenzt werden sollte.

Über die bezüglichen Verhältnisse und was da wünschenswert wäre, werde ich wohl ein andermal gründlich zu sprechen kommen.

Wahrlich, der militärische Dienst fordert auch in Friedenszeiten schon Menschenopfer genug, selbst bei aller Vorsicht und Umsicht, so daß deren Zahl nicht noch durch Mutwillenstreiche ganz unnütz beträchtlich vergrößert zu werden braucht.

—

Die Kriegsverwaltung hat übrigens schon einen sehr klugen Schritt getan, indem sie begonnen hat, Leute aus dem Mannschaftsstande zu Fliegern auszubilden. Das ist überaus praktisch und vernünftig.

—

Für heute nur noch eine technische Bemerkung, die an maßgebender Stelle vor allem Beachtung finden sollte: Das Heranfliegen an einen Ballon dürfte doch unter allen Umständen nur mit der größten Vorsicht geschehen! Näher als auf 50—60, am besten aber auf 100 Meter Entfernung sollte ein Aëroplan gar nicht einem Ballon nahekommen dürfen, das Über- oder Unterfliegen nur bei mindestens 100 Meter Distanz erfolgen.

Ich habe bestimmt geglaubt, solche Bestimmungen müßten längst existieren. Leider aber zeigt sich, daß da gar manches verabsäumt wurde, was jetzt schleunigst wird nachgeholt werden müssen.

Was haben überhaupt solche fortwährende Annäherungen und Umgaukelungen für einen ernsten Zweck? Gar keinen. Es sind lediglich gefährliche Spielereien und zu solchen sind doch die militärischen Flieger nicht da.

Noch eines.

Hat man es jemals gehört, daß man einen, der durch seinen Leichtsinn und Mutwillen acht andere Menschen mit sich in den Tod riß, dafür in einem — Ehrengrabe bestattet hat, in demselben Grabe, in das man seine unschuldigen Opfer gebettet?

Oder hätte man vielleicht dem Flieger Flatz, wenn er bei der Katastrophe zufällig mit seinem Leben davongekommen wäre, dafür besondere Ehren erwiesen, daß er die anderen ins Jenseits befördert hat?

Es ist wahrhaftig ein Glück, daß die Toten nichts mehr von sich wissen, sonst hätte doch vor allem der arme Hauswirth keine Minute Ruhe in seinem ewigen Schlafe mit — diesem Nachbar!

Victor Silberer.

KATASTROPHE BEI FISCHAMEND.

ZUSAMMENSTOSS IN DEN LÜFTEN.

NEUN TOTE.

Am 20. Juni wurde die österreichische Luftschiffahrt von einem fürchterlichen Unglück getroffen, dem nicht allein die vorherigen Unfälle verglichen werden können, sondern das man überhaupt nicht gräßlicher zu ersinnen vermöchte. In den mit sieben Personen besetzten, in etwa 500 *m* Höhe schwebenden »Körting«-Ballon rannte ein mit zwei Personen bemannter Aëroplan hinein. Das Gas des Ballons geriet in Brand. Beide Fahrzeuge stürzten ab und alle neun Luftfahrer fanden den Tod.

Um 8 Uhr morgens stieg der »Körting«-Ballon in Fischamend auf. In der Gondel befanden sich der Führer Hauptmann Hans Hauswirth, Oberleutnant Ernst Hofstädter, Leutnant Otto Haidinger, Oberleutnant Adolf Breuer, Ingenieur Gustav Kammerer, Korporal Franz Chadima und Gefreiter Franz Weber. Es sollten Geländeanfnahmen nach dem von Hauptmann Scheimpflug erfundenen photogrammetrischen Verfahren gemacht werden, deren Durchführung in den Händen des Ingenieurs Kammerer und des Oberleutnants Breuer vom Militärgeographischen Institute lag; und zwar sollten die Versuche unweit von Fischamend, gegen Bruck zu, vorgenommen werden. In etwa 500 *m* Höhe fuhr der Ballon in die Gegend von Enzersdorf und näherte sich dem Königsberg. Man konnte ihn von Fischamend aus mauövrieren sehen.

Ungefähr eine halbe Stunde nach der Abfahrt des »Körting«-Ballons stieg der Feldpilot Oberleutnant Karl Flatz mit dem Fregattenleutnant Wolfgang Puchta als Passagier in einem Farman-Doppeldecker auf und flog dem Ballon nach, den er bald erreichte. Der Aëroplan umkreiste mehrmals den Ballon und suchte ihn dann zu überfliegen. Dabei streifte er die Ballonhülle, welche einen Riß erhielt. Der Ballon loderte sofort in hellen Flammen auf und es erfolgte eine Explosion, worauf beide Fahrzeuge, der Aëroplan rauchend, der Luftschiff etwas langsamer, zur Erde fielen. Der Doppeldecker soll sich beim Stürzen zweimal überschlagen haben. Das Luftschiff sank, in eine Rauchwolke gehüllt, solange mit mäßiger Geschwindigkeit, als die Ballonhülle noch eine tragende, beziehungsweise bremsende Wirkung üben konnte. Als diese schlaff hörte, verwandelte sich das Sinken natürlich auch in einen jähen Sturz. Man hörte die Verzweiflungsrufe der Insassen durch mehrere Sekunden und sah die Ballonreste mit steigender Geschwindigkeit zu Boden fallen.

Von allen Seiten eilte man zu der ziemlich entlegenen Unfallsstelle. In der Fliegerstation war alles alarmiert. In Automobilen, Wagen und zu Fuß stürmten Offiziere und Mannschaften dahin. Aber es war schwer, den Ort zu bestimmen, wo die Reste der Flugfahrzeuge niedergegangen waren. Endlich fand man die Stelle.

Dort bot sich den Herbeieilenden ein schrecklicher Anblick. Vom »Körting«-Ballon war nichts mehr übrig als ein muntwirrbarer Knäuel von teilweise abgeschmolzenen, verbogenen Metallhestandteilen, in welchen die einzelnen Leichen enge verstrickt waren. Ungefähr 15 *m* vom Ballon abseits lag der Farman-Apparat, vollständig zertrümmert, mit den an ihren Sitzen angeschnallten toten Insassen. Der Motor hatte sich tief in die Erde hineingebohrt.

Die Bergung der Leichen gestaltete sich schwierig. Die Insassen des Flugzeuges, Oberleutnant Flatz und Fregattenleutnant Puchta, waren unter der Tragfläche und konnten allerdings bald hervorgeholt werden; dagegen mußte zur Freilegung der Bemanuung des »Körting«-Ballons in umständlicher Weise an die Wegschaffung der Trümmer geschritten werden. Gefreiter Weber war so eingewickelt, daß man unter seinen Armen einen Strick durchziehen mußte, um ihn hervorzerren zu können.

Die Leichen der Verunglückten sahen entsetzlich aus. Die Gesichtszüge der beiden Flieger waren gräßlich verzerrt, die Gliedmaßen mehrfach gebrochen, die Schädeldecke zertrümmert, die Augen voll Entsetzen aufgerissen und beiden hing die Zunge weit zum Munde heraus. Einzelne Knochen hatten die Beinkleider durchstoßen. Die sieben Leichen im Leukhallon waren in so verkohltem Zustande, daß eine Agnoszierung im ersten Augenblick unmöglich schien. Von Kleidungsstücken war fast gar nichts mehr vorhanden, die Körper waren durchwegs verbrannt, die Glieder zermalmt. Fast alle hielten die verschränkten Arme über dem Kopfe, offenbar, weil sie sich am Seilwerk aufgezogen hatten. Nur bei einer Leiche konnten Reste eines gelben Schuhes festgestellt werden, und daran erkannte man, daß es die des einzigen Zivilisten, des Ingenieurs Kammerer, war. Die Uhren und Ringe der Verunglückten waren geschmolzen, Sonderbarerweise fand man bei zwei Leichen die Brieftaschen fast ganz unversehrt. Sie gehörten den Oberleutnants Hofstädter und Breuer.

Ein Zivilarzt, der an der Unglücksstätte erschien, konnte natürlich weiter nichts tun als feststellen, daß alle Verunglückten tot waren. Die Behauptung einzelner Umsteheuder, die bei einigen der Toten noch vor kurzem Lebenszeichen wahrgenommen haben wollen, erklärte er für ganz unmöglich. Nach seiner Meinung müssen alle Opfer des Unglücks sofort tot gewesen sein.

Als die Leichen frei gemacht waren, wurden sie auf Teile der Tragflächen des Aëroplans gebettet, mit Gras und Halmen zugedeckt und an einem auf dem nächstgelegenen Feldwege haltenden Lastautomobil getragen. Es konnten jedoch nur drei Leichen gleichzeitig auf dem Wagen untergebracht werden, der sie in die Totenkammer des Ortsfriedhofes brachte. Dreimal mußte das Automobil die Fahrt machen und dann wurden von der Mannschaft der Fliegerstation die unbrauchbaren Reste der Flugzeuge weggeschafft.

Sehr bald nach dem Unfalle erschienen der Kommandant der Luftschifferabteilung, Oberstleutnant Uzelac, und der Kommandant der Verkehrsbrigade, FML. Tertain, in Automobilen. Bald darauf traf auch Erzherzog Karl Franz Josef ein und ließ sich Bericht erstatten. Nach und nach trafen Offiziere von allen militärischen Zentralstellen ein und es begannen die Kommissionierungen und Protokollanfnahmen. Mittags erschienen die Geschwister des verunglückten Hauptmannes Hauswirth. Sie hatten wohl von einem Unglück gehört, aber nicht gewußt, daß ihr Bruder das Leben eingebüßt hatte. Erschütternd war das Eintreffen der Gattin des Oberleutnants Hofstädter, der erst einen Monat lang verheiratet war. Oberleutnant Flatz stand unmittelbar vor seiner Verehelichung.

Einige Details seien aus Schilderungen von Augenzeugen noch nachgetragen. Die Tragödie der Insassen des »Körting«-Ballons dauerte jedenfalls länger als das Ende der Flugzeugfahrer. Die Stürzenden hatten Zeit, ihr Unglück vorauszusehen, und es erreichte sie mit einer nervenerschütternden Gransamkeit. Ein in der Nähe arbeitender Landmann hielt sich die Ohren zu, um die schrecklichen Schmerzensrufe aus der Luft nicht zu hören. Die oben gespaltene Hülle des Ballons legte sich um und wirkte wie ein Fallschirm, so daß der Ballon bis auf 250 *m* nur langsam sank. Diese Hülle aber braunte und umgab die sieben Männer in der Gondel mit Flammen, welche in diesen Minuten die Kleider der Unglücklichen vollständig verzehrten und ihre Muskeln verkohlten. Aus 250 *m* Höhe fiel das fast leergebrannte Eisengestänge schnell und der zentralmale Sturz auf die Erde war vielleicht eine Erlösung.

Der Gutsverwalter der gräflich Batthyanischen Güter in Enzersdorf an der Fischa gab an:

»Ich habe von meinem Meierhof aus den Aëroplan und das Luftschiff, die in einer Entfernung von ungefähr einem halben Kilometer manövrierten, ungefähr eine Stunde lang beobachtet. Der Aëroplan und das Luftschiff machten verschiedene Evolutionen; bald war der Aëroplan über dem Luftschiffe, bald unter demselben, bald umkreiste der Aëroplan das Luftschiff. Auf einmal, es war gegen 10 Uhr vormittags, gewahrte ich zu meinem Entsetzen, daß der Aëroplan plötzlich mit dem Luftschiff kollidierte und das Luftschiff in die Seite getroffen wurde. Ich sah eine blitzartige Stichflamme emporschießen, beide Fahrzeuge waren im Nu in Flammen gehüllt und im nächsten Augenblick stürzten sie beide zu Boden.

»Meine erste Sorge war, den auf den Luftfahrzeugen Befindlichen Hilfe zu bringen. Ich ließ sofort Pferde einspannen und raste auf den Unglücksplatz. Dort angekommen, hatte ich sofort den entsetzlichen Eindruck, daß hier menschliche Hilfe für die Insassen der Luftfahrzeuge aussichtslos sei. Die Insassen der Luftfahrzeuge lagen, bis zur Unkenntlichkeit entstellt, verkohlt umher, die Uniformstücke waren in Fetzen gerissen und keiner der Insassen zeigte Spuren von Leben.«

Auf wunderbare Weise wurde Fenrwerker Gaiswinkler von dem Unglück verschont. Er hätte die Ballonfahrt mitmachen sollen, aber eben, als er im Begriffe war die Gondel zu besteigen, wurde von seinem Kommando abberufen. Diesem Zufall verdankt er das Leben. Ebenso glücklich war Oberleutnant von Bachner, der infolge einer Verspätung nicht mitfuhr.

Hauptmann Hans Hanswirth ist der dritte Sohn des ehemaligen Besitzers des bekannten Restaurants in der Praterstraße Johann Hanswirth. Seine Brüder sind der derzeitige Besitzer des Restaurants Karl Hauswirth und der Kabinettssekretär des Fürsten Liechtenstein Rudolf Hanswirth. Hauptmann Hanswirth stand im 36. Lebensjahr. Er hat seine militärische Ausbildung an der Militäroberrealschule in Ödenburg erhalten. Schon als Leutnant interessierte sich Hauptmann Hauswirth für die Luftschifffahrt, der er sich als Oberleutnant zuwendete. Er diente im Festungsartillerieregiment Nr. 5. Als Oberleutnant war er Kommandant des Parseval-Ballons. Dann wurde er wieder zur Truppe zurückberufen und erst seit Januar dieses Jahres wieder der Luftschifferabteilung zugeteilt. Als Hauptmann war er Kommandant des Freiballons »Ragusa«. Hanswirth war nicht bloß einer der tüchtigsten und erfahrensten, sondern auch der sympathischesten und beliebtesten Luftschifferoffiziere.

Oberleutnant Ernst Hofstädter gehörte dem Infanterieregiment Nr. 47 in Görz an und wurde vor einiger Zeit der Luftschifferabteilung zugeteilt. In den letzten vierzehn Tagen verlegte er seinen Wohnsitz nach Fischamend. Seine junge Frau ist eine Görzerin. Oberleutnant Hofstädter war ein sehr tüchtiger Freiballonfahrer und wurde deshalb vom Kriegsministerium in die militärische Kommission kommandiert, die unter Leitung des Hauptmanns Hauswirth den Lenkballon »Körting« bei den photogrammetrischen Aufnahmen führte. Er stand im 32. Lebensjahre und wäre demnächst in die Hauptmannscharge befördert worden. Hofstädter hatte ein gefährliches Brandunglück als Führer eines Ballons schon mitgemacht. Am Peter- und Paulstag des Jahres 1910 war der von ihm geführte Ballon »Hungaria« bei Neutra in Brand geraten und nur wie durch ein Wunder konnte damals der Offizier, der schwere Brandwunden erlitt, vom Tode gerettet werden. Er schwebte wochenlang in Todesgefahr und wurde erst nach langer Spitalsbehandlung gesund. Oberleutnant Hofstädter hat, wie der Lokalaugenschein ergab, im Augenblick der Katastrophe die Geistesgegenwart gehabt, seinen Kopf mit einem Wasserballastsack zu schützen. Infolgedessen blieb sein Gesicht bis zum Hals von den Flammen verschont. Der übrige Körper und die Uniform waren bis zum Kragen verbrannt.

Oberleutnant Adolf Breuer war 31 Jahre alt. Er gehörte in den Stand des Feldjägerbataillons Nr. 8 und war seit 1906 dem Militärgeographischen Institut in Wien zugeteilt. Hier war er bei der fünften Mappierungsgruppe eingeteilt und wurde zur Durchführung der photographischen Geländeaufnahmen nach dem System des Hauptmannes Scheimpflug verwendet. Oberleutnant Breuer ist einem besonderen Verhängnis zum Opfer gefallen. Für die photogrammetrischen Aufnahmen am 20. Juni war ursprünglich sein Kamerad Oberleutnant Vallo kommandiert, der aber dann dienstlich verhindert war, weshalb Oberleutnant Breuer an seiner Stelle die Luftschiffahrt mitmachte, die so unglücklich geendet hat.

Leutnant Otto Haidinger, der erst im 25. Lebensjahre stand, war Kommandant der Festungsballonabteilung, welche in Fischamend stationiert ist. Er gebö te dem 6. Festungsartillerieregiment in Komorn an und war seit ungefähr zwei Jahren zu der erwähnten Festungsballonabteilung kommandiert. In den nächsten Tagen hätte er in die Schießschule abgehen sollen. Seine Angehörigen leben in Straßengel bei Graz; sie wurden von dem Unglück telegraphisch verständigt. Leutnant Haidinger war wegen seines liebenswürdigen Benehmens sowohl in Kameradenkreisen als auch in der zivilen Gesellschaft, in der er in Wien viel verkehrte, sehr beliebt. Er wird allgemein als ein außerordentlich intelligenter und liebenswerter Offizier bezeichnet, der für die Luftschiffahrt großes Interesse zeigte. Er erhielt im Oktober des vorigen Jahres das Motorfliegerdiplom, obwohl er der Luftschifferabteilung nicht angehörte.

Ingenieur Gustav Kammerer war 48 Jahre alt. Als Mitarbeiter des verstorbenen Hauptmanns Scheimpflug und verständnisvoller Fortsetzer seiner Arbeiten ist Kammerer in den weitesten Fachkreisen bekannt. Kammerer entstammte einer hochangesehenen Salzburger Familie; sein Vater war Gymnasialprofessor in Salzburg; zwei Schwestern des Verunglückten leben in Salzburg und in Zürich. Bis vor wenigen Tagen wohnte Kammerer bei Sektionsrat Dr. K. Scheimpflug, mit dem er gemeinschaftlich arbeitete. Dann übersiedelte er nach Fischamend. Besondere Verdienste hat sich Kammerer um die Vervollkommnung des Photoperspektographen, eines von Hauptmann Theodor Scheimpflug genial ersonnenen photogrammetrischen Instrumentes, erworben. Ihm ist es auch zuerst gelungen, eine photomechanische Zusammenfügung der mit dem Panoramensapparat gewonnenen Aufnahmen zu erzielen. Er hat zuerst im Herbst 1912 mittels des »Körting«-Ballons den ersten gelungenen Versuch gemacht, trotz der Vibrierung von einem Lenkballon aus gute photogrammetrische Aufnahmen zu erzielen. Ihm ist es ferner gelungen, mittels des seitens des bayerischen Generalstabes zur Verfügung gestellten Freiballons im Frühjahr des vorigen Jahres die ersten photomechanisch zusammengefügten und stereoskopisch anzugerbeiteten Panoramenaufnahmen zu erzielen. Eben jetzt gehen an das Schweizer Militärdepartement die stereoskopischen Verarbeitungen der Aufnahmen ab, welche er vorigen Jahr im Sommer mit dem aëronautischen Material des Schweizer Generalstabes von Bayberge gemacht hat.

Korporal Franz Chadima, der erste Chauffeur des Luftschiffes, stammte aus Böhmen und war 24 Jahre alt. Vor seinem Eintritt in den Militärdienst war er in Deutschland als Elektrotechniker, unter anderem auch bei Siemens-Schuckert in Berlin, beschäftigt. Nach einem Jahr Truppendienst kam er vor zwei Jahren zur Luftschifferabteilung. Er wurde Chauffeur des Militärluftschiffes »Parsival« und kam dann als Chauffeur zum »Körting«. Franz Chadima war ein heiterer, lebenslustiger und sympathischer junger Mann; er sollte im Herbst abrücken.

Der Gefreite Franz Weber, der dem »Körting« als Hilfschauffeur zugeteilt war, war ein gebürtiger Budapester. Er diente erst seit einem halben Jahre bei der Luftschifferabteilung in Fischamend. Vorher war er zuerst Infanterist beim 32. Infanterieregiment in Triest und dann Apparatchauffeur beim Automobilkader in Wiener-Neustadt. Weber war 23 Jahre alt.

Vorstehende siebeu Personeu waren die Insassen des »Körting«-Ballons. Nun zu den zwei Offizieren des Flugzeugs:

Oberleutnant Karl Flatz diente beim Infanterieregiment Nr. 77 in Przemysl und war in seiner dortigen Garnison als schneidiger Sportsman bekannt. Er unternahm häufig mit dem Freiballon der Festung Aufstieg.

Er meldete sich hierauf zur Luftschifferabteilung und wurde vor einem Jahre zum Feldpiloten ernannt. Vor wenigen Tagen machte er einen Flug von Fischamend nach Aspern mit einem Farman-Aëroplan, wurde in den Lüften von einem Gewitittersturm überrascht und vollführte glücklich die schwierige Landung im Orkan auf dem Asperner Flugfelde. Oberleutnant Flatz war auch einer der bekanntesten Wintersportler. Er war Meisterspringer der Skilaufsektion des Österreichischen Touring-Klubs. Oberleutnant Flatz war 27 Jahre alt und erst kürzlich zum Oberleutnant befördert worden. Er stand unmittelbar vor seiner Verehelichung und hatte sich bereits in Fischamend eine Wohnung gemietet.

Fregattenleutnant Wolfgang Pucbta stand im 25. Lebensjahre. Er war in Czernowitz als Sohn des Universitätsprofessors Pnchta geboren. Nach Absolvierung des Untergymnasiums kam er an die Marineakademie in Fola und wurde am 17. Juni 1909 als Dritter seines Jahrganges ausgemustert und am 1. Mai 1912 zum Fregatteuleutnant ernannt. Pncbta wurde erst kürzlich zum Fliegerkorps nach Fischamend kommandiert und übersiedelte zu diesem Zwecke von Pola dorthin. Der Verunglückte erfreute sich seines heiteren und frischen Naturells wegen der größten Beliebtheit bei seinen Vorgesetzten und Kameraden. Der Vater Pucbtas ist vor mehreren Jahren gestorben, die Mutter lebt mit ihrer Tocbter.

Am 23. Juni fand in der Friedhofskapelle zu Fischamend eine Tranerfeier für die Verunglückten statt. Die Leichname wurden sodann nach Wien übergefübrt, woselbst die Gemeinde ihnen ein gemeinsames Ehrengrab im Zentralfriedhof bestimmte. Es ist das Grab Nr. 225, neben der Gärtnerei, in der Nachbarschaft des Kreas-Grabes.

Unter imposnter Beteiligung wurden die neun Opfer der Katastrophe am 24. Juni zu Grabe getragen. In Vertretung des Kaisers nahm GdK. Graf Paar an der Trauerfeier teil. An 200 Kränze schmückten den Aufbahrungssaal. In dem ergreifenden Augenblick, als die Särge in die Tiefe des gemeinsamen Grabes versenkt wurden und der Feldbischof Dr. Bjelik die Leichenrede hielt, näherten sich von Aspern schwarzbewimpelte Fahrzenge, umflogen die Grabstelle und ließen Blumen herabfallen. Die Flieger waren Chevillard, Garros, Gilbert, Bathiat, Bielovucic, Prévost, Hirth, Audemars, Spaumann, Legagneux and Stiploschek. Zwei Deutschmeisterhatsillone gaben die Ehrensalve ab und darauf schloß der dounernde Salut einiger Feldhauhitzen die Trauerzeremonie.

Auf dem gemeinsamen Grabe soll vom Kriegsministerium ein Denkmal errichtet werden.

WIEDER EINER!

ENDE EINES RUSSISCHEN LUFTSCHIFFES.

Man meldet aus Wilna die Zerstöiung des russischen Leukhallons »Golomb«. Das Luftschiff, ein militärisches Fahrzeug, stieg am 24. Juui mit zehn Insassen bei Wilna auf und geriet in starke Luftströmungen, die ihm hart zusetzten. Bei Kossedar wurde eine Notlandung vorgenommen.

Bei der Landung geriet der Ballon in Bäume und wurde zerknickt und zerfetzt. Alle zehn Personen erlitten Verletzungen.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die uoch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer, Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

EIN NEUER DAUERWELTREKORD.

BASSER FLIEGT 18¼ STUNDEN.

Der deutsche Flugseugführer Gnstav Basser hat am 23.—24. Juni den Danerweltrekord des Franzosen Poulet (16 Stunden 28 Minuten) überboten, indem er auf dem Flugplatz in Johannisthal 18 Stünden 12 Minnten laug uuunterbrochen flog. Er batte scbou kurz vorher zweimal erfolglos den Versuch gemacht, den Rekord zu erobern; beide Male hatte ihn Unwohlsein zu vorzeitiger Landung gezwungen. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß die Erkrankung durcb Einatmung von giftigen Gasen aus den Auspuffrohren hervorgernfen worden war, wurden die letzteren verlängert and damit die Gefahr für den Flieger beseitigt. Der dritte Rekordversuch Bassers gelang dann glänzend.

Gustav Basser bestieg, reichlich mit Nahrungsmitteln versehen, einen neuen 100pferdigen Rumpler-Militär-Eindecker, der mit 725 *l* Benziu und 60 *l* Öl ausgerüstet war. Er startete nm 3 Uhr 49 Minnten nachmittags und hielt sich vorwiegend in 600 *m* Höhe.

Als die Dunkelheit hereinbrach, flammten auf dem Flugfelde die Leuchtfener auf; außerdem wurden drei mächtige Holzfeuer entzündet und Basser selbst beleuchtete sein Flugzeng mit vier elektrischen Lämpchen. Während der Pilot uun in der dunklen Nacbt seine Kreise am Himmel zog, rüstete sich nuten am Flugplatz ein Konkurrent, um ihm seiueu Erfolg streitig zu machen. Es war der Pilot Landsmann, der auf einem Albatros-Doppeldecker gegen ½10 Uhr abends aufstieg, um sich auch um den Danerweltrekord zu bewerben. Obgleich er ebenfalls Positionslichter führte, konnte Basser in der neheligen Nachtluft nicht das geringste von ihm erkennen.

Es begann nun eine nicht ungefährliche Doppelfahrt im Dnnkeln; einer vermochte den anderu im nächtlicben Nebel nicht zu sehen. Basser spürte es einige Male an plötzlicben starken Böeu, die er kaum mit voller Verwindung parieren konnte, daß sein Geguer dicht vor ihm seine Flugbahn krenzte. Mehrmals schien ihm ein Zusammenstoß unvermeidlich. So war Basser froh, als endlich die Sonne aufging.

Um 8 Uhr 20 Minnten hatte Basser die Flugzeit des Franzosen Poulet, der mit 16 Stunden 28 Minnten den bisherigen Weltrekord inne hatte, überboten. Aber erst um 10 Uhr 1 Minute entschloß sich der Pilot zur Landung, nachdem er 18 Stnndeu 12 Minuten ununterbrochen in der Luft gewesen war. Frisch und munter entstieg er seinem Flugzeug und erzählte, daß er noch länger hätte in der Luft bleibeu können, da er noch über 80 *l* Betriebsstoff verfügte. Er erhält für seine glänzende Leistung aus Mitteln der Nationalflugspende einen Preis von 10.000 Mark.

Bassers Konkurrent Landsmann wurde nach fast 14stündigem Flug um ½12 Uhr mittags durch einen Gewittersturm vom Flugplatz weit nordöstlich abgetrieben. Sein Rekordversuch wurde damit abgebrochen.

DIE FLUGWOCHE IN ASPERN.

Bei idealem Wetter begann am 21. Juni die dritte internationale Wiener Flugwoche auf dem Flugfelde in Aspern. Ein Sonntag, blauer Himmel mit strahlendem Sonnenschein, unter den 31 Konkurrenten eine ganze Schar von Koryphäen der Fliegekunst; das Publikum wurde auch durch Plakate und Veröffentlichungen in der Presse noch darüber unterrichtet, auf welche besondere Leistungen die einzelnen Teilnehmer abzielen. Dennoch wies das Flugfeld im Vergleiche mit früheren Anlässen auf allen Plätzen einen auffallend schwachen Besuch auf. Schon die Wagenburg auf dem Auffstellungsplatze der Automobile war bedeutend kleiner als sonst, und im Innenraum von dem sonstigen Gedränge keine Spur. Die Menge der zahlenden Besucher betrug rund 13.000, wogegen voriges Jahr an den Sonn- und Feiertagen 30.000 und 50.000 verzeichnet worden waren. Dieser Rückgang hat offenbar verschiedene Ursachen. Einigermaßen mag der Kind der verdächtigen Kunstgriffe dazu beigetragen haben, der am Tage vorher neun Menschenleben zum Opfer gefallen waren. Ein Hauptübel für Aspern sind aber noch immer die Verkehrsverhältnisse. Für die Massenbeförderung kommt nun einmal in erster Linie doch nur die Straßenbahn in Betracht, der Wiener Ostbahnhof ist ja den meisten viel zu entlegen und zudem müssen sie dann erst noch sorgen, wie sie das lange Stück Weg von Stadlau bis Aspern hinter sich bringen. Wer aber die Straßenbahnfahrt nach Aspern einmal oder gar ein paarmal mitgemacht hat, wer weiß, welche wüsten Balgereien sich an den Umsteigestellen in der Vorgartenstraße und in Kagran abspielen, wie lange es dauert, bis man, wenn man nicht ebenfalls die Ellbogen gebrauchen will, in einen Wagen kommt, welches Gedränge dann in diesem herrscht — der muß wohl schon sehr neugierig sein, um sich noch öfter diesen Ärger und diesen Strapazen auszusetzen. Die Straßenbahnfahrt nach Aspern ist ja gewiß nicht teuer, aber sie ist unter diesen Umständen eine Marterei und nimmt unverhältnismäßig viel Zeit in Anspruch. Da kam man viel bequemer, rascher und sicherer zum bezahlten Zeitpunkt nach Wiener-Neustadt. Das betrifft nun allerdings nur die große Masse, die von den guten Fahrgelegenheiten, worunter das Automobil obenan steht, keinen Gebrauch machen kann. Daß auch das Nobelpublikum Asperns stark zusammengeschmolzen ist, muß andere Gründe haben. Einer davon ist vielleicht die Wahl des Termines der Flugwoche. Sie wurde für Ende Juni angesetzt, in der gewiß wohlgemeinten Absicht, damit auf eine Verlängerung der Wiener Saison einzuwirken. Aber das läßt sich nun einmal in Wien nicht durchsetzen, es ist wie die Naturwesen, weil die Wiener aller Schichten an sehr an der Natur hängen, am sich durch Sensationen oder gesellschaftliche Lockungen irgend welcher Art über die altgewohnte Frist hinaus in der Stadt festhalten zu lassen. Dann mag noch dazukommen, daß, wie man es auch anderswo, z. B. in Berlin, konstatiert hat, das Interesse an Flugwettbewerben überhaupt schon merklich abnimmt. In den Großstädten hat nun wohl bald jedermann, der sich einigermaßen daram kümmert, das Fliegen gesehen; und so gewaltig der erste Eindruck ist, so rasch läßt er bei der Wiederholung nach. Es ist wie es bei den Automobilen, bei den Fahrrädern war, wie es seinerzeit bei den Lokomotiven gewesen sein dürfte: die ersten hat man als Wunder angestaunt, sowie sie aber eine allbekannte Erscheinung wurden, verlor das Wunderbare seinen Zauber. Es liegt ein großer Triumph der Aviatik darin, daß sie heutzutage, in den wenigen Jahren seit ihrer praktischen Verwirklichung, schon zu dieser Rolle einer Selbstverständlichkeit gelangt ist, aber damit wird es immer schwerer, sie zu Schaustellungszwecken in Szene zu setzen. Dem Fachmann bietet freilich jedes neue Meeting mit den neuen Leuten, neuen Leistungen, neuen Maschinentypen eine Fülle des Lehrreichen und Anregenden; der einfache Zuschauer aber, für den diese Dinge wenig oder keine Bedeutung haben, ermüdet, wenn er stundenlang nur immer und immer wiedar sieht, wie die Flieger ihre Kreise ziehen, oder sich in die Höhe schrauben; umsomehr, als es, je mehr Konkurrenzen stattfinden und je mehr Apparate in der Luft sind, desto schwieriger wird, sich zu orientieren, was eigentlich vorgeht.

Was möglich ist, um die Flugwoche für das Publikum anziehend zu gestalten, ist in Aspern gewiß geschehen. Die stattliche Menge von Künstlern des Fluges bot gleich am ersten Tage eine Reihe von sehr effektvollen und zum Teil auch technisch bedeutsamen Leistungen. Der Start um den Preis für den ersten Flug des Tages, das fast momentane gleichseitige Aufsteigen von elf Apparaten, sah sich nicht nur sehr schön an, sondern bewies auch einen nennerlichen Fortschritt in der Richtung, die Maschinen zu einem bestimmten Augenblick in Aktion und möglichst rasch vom Boden frei zu bringen. Die Achterkonkurrenz zeigte, in welcher Wendungsfähigkeit die Flugzeuge gelangt sind, ihre Fügsamkeit kennzeichnete der Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeiten, bei dem derselbe Apparat einmal förmlich in der Luft stillzustehen schien und dann in rasender Eile über dem Felde dahinjagte. Ein neugeschn Schauspiel boten die Vorläufe zum »Geschwindigkeitsmatche«, wobei je drei Apparate gleichzeitig starteten und ein regelrechtes Wettrennen ausfochten. Ein österreichischer Flieger, der Oberleutnant a. D. Heinrich Bier, schuf einen neuen Höhenweltrekord im Passagierflug, indem er auf einem ungarischen Lloyd-Doppeldecker mit drei Passagieren 4100 m erreichte. Endlich sah man von mehreren Fliegern die bekannten aviatischen Artistenstückchen, die allerdings auch schon nicht mehr den Eindruck machen wie bei ihrem ersten Auftauchen. Der ausgesprochene Luftakrobat war diesmal der Caudron-Flieger Chantenlop. Er benutzte einen ganz eigentümlich gebauten Doppeldecker mit außerordentlich kurzen Tragflächen, zwischen denen etwas wie eine Automobilkarosserie hängt, mit einem Rumpf aus unverkleideten Spieren ohne Landungsgsorn. Die obere Seite der Tragflächen ist himmelblau, die untere gelb gefärbt, so daß die Verkehrtflüge besonders deutlich erkennbar sind. Er vollführt seine Purzelbäume nach rückwärts mit außerordentlicher Virtuosität, aber es ist eben Zirkus, Luftakrobatik in der ausgesprochendsten Form.

Die 31 Nennungen verteilen sich, nach den Programmnummern geordnet, folgendermaßen:

1. Harry Busteed, British and Colonial Aeroplan Co., Bristol-Doppeldecker, 100 H. P.-Gnome-Motor; 2. Léon Bathiat, Bathiat-Sanchez-Eindecker, 60 H. P.-Rhone-Motor, 7 Zylinder; 3. Chantenlop, Caudron-Doppeldecker, 80 H. P.-Rhone-Motor; 4. Poulet, Caudron-Doppeldecker, 60 H. P.-Caudron-Doppeldecker; 5. Maurice Prévost, Deperdusin-Eindecker, 60 H. P.-Rhone-Motor; 6. Jean Bielovucic, Pounier-Morane-Eindecker, 80 H. P.-Clerget-Motor, 7 Zylinder; 7. Armand Deperdusin, Morane-Eindecker; 8. Roland Garros, Morane-Eindecker; 9 Eugène Gilbert, Morane-Saulnier-Eindecker, 80 H. P.-Rhone-Motor, 9 Zylinder, und Deperdusin-Eindecker, 140 H. P.-Rhone-Motor, 14 Zylinder; 10. Chevillard, Farman-Doppeldecker, 80 H. P.-Gnome-Motor; 11. E. Stoeffler (Mühlhausen), Aviatik A.-G., Doppeldecker, 150 H. P.-Benz-Motor, 6 Zylinder; 11. Karl Ingold, Aviatik-Doppeldecker, 100 H. P.-Argna-Motor, 6 Zylinder; 14. Amerigo, Aviatik-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes-Motor, 6 Zylinder; 15. Alois Stiploschek, Motorluftfahrzeug-Gesellschaft, Wien, Parasol-Eindecker, 100 H. P.-Argna-Motor, 6 Zylinder; 16. Helmut Hirth, Öst.-ung. Albatros-Werke, Wien, Doppeldecker, 160 H. P.-Benz-Motor, 6 Zylinder; 17. Ernst von Lössl, Doppeldecker derselben Marke, 100 H. P.-Hiero-Motor; 18. Heinrich Schuls, Allgemeine Flugzeuggesellschaft Berlin, A. F.-G.-Taube, 100 H. P.-Mercedes, 6 Zylinder; 19. Legagneux, Nienport-Eindecker; 20. Heinrich Bier, Ungarische Lloyd-Flugzeugs- und Motoran-A.-G., Lloyd-Doppeldecker, 140 H. P.-Hiaro-Motor, 6 Zylinder; 21. Karl Banfeld und 22. Ferdinand Konschel, Motorluftfahrzeugs-Gesellschaft, Lohner-Doppeldecker; 23. Giovanni Widmer, Motorluftfahrzeugs-Gesellschaft, Etrich-Eindecker, 80 H. P.-Gnome-Motor; 24. Lilli Steinschneider, Motorluftfahrzeugs-Gesellschaft, Etrich-Eindecker, 60 H. P.-Austro-Daimler-Motor; 25. Eduard Sperman, Lohner-Doppeldecker, Austro-Daimler-Motor; 26. Viktor Wittmann, Lohner-Doppeldecker, Austro

Daimler-Motor; 27. Karl Warchalowski, Autoplan-Doppeldecker, 100 H. P.-Hiero-Motor; 28. Engen Čihak, Autoplan-Doppeldecker; 29. Ferdinand Kornfail, Kornfail-Schwingenflieger, Dampfmotor; 30. Baron Robert Pasquier, Blériot-Eindecker; 31. Slawoross, Gabardini-Eindecker.

Es herrschte also eine große Mannigfaltigkeit der Apparate und der Motoren. Dies kam auch äußerlich in dem Bilde zur Geltung, das die vor dem Hangarraum aufgestellten Maschinen boten. Die hellen Caudrons — der eine blau, der andere grau — waren die Zwerge, die Albatros-, der ungarische Lloyd- und besonders der massige, englische Bristol-Doppeldecker die Riesen. Besonders originell sieht der Morane-Eindecker aus, den Garros fliegt; der Propeller ist in eine Art Glocke eingekapselt, die in eine scharfe Spitze ausläuft. Sehr elegant nehmen sich in der Luft der Farman-Doppeldecker und der Parasol-Eindecker aus, das schönste Bild bieten aber doch noch immer die »Tauben«.

Die Erkennbarkeit der Apparate in der Luft litt am ersten Tage darunter, daß nur einige wenige auch auf dem Seitensteuer ihre Nummern trugen, wie es die Ausschreibung verlangt hat.

Die elf Flieger, die zum ersten Flug des Tages starteten, waren die Franzosen Bathiat, Poulet, Chevillard, Garros und Gilbert, die Deutschen Hirth, Ingold und Loessl, der Engländer Busteed, der Schweizer Audemars, der Österreicher Konschel. Garros gewann den Wettbewerb von Audemars und Konschel. Diese landeten, nachdem sie die Flugdauer von 20 Minuten absolviert hatten, die für die Zuerkennung der Preise vorgeschrieben ist. Von den anderen blieben die meisten für den Dauerwettbewerb in der Luft. Zu ihnen gesellten sich zunächst Chanteloup, Prévost, Schulz, Widmer und Sparmann.

Bei der Achterkurve verunglückte Baron Pasquier ab; sein Apparat erlitt Beschädigungen, er selbst kam unverletzt davon.

Die Ergebnisse des ersten Tages waren:

Erster Flug. Garros 1., Audemars 2., Konschel 3) Daner. Sparmann (3 : 08 : 33) 1., Ingold (3 : 07 : 02. 2., Widmer (2 : 52 : 01) 3. Weitere Leistungen: Stiploschek (2 : 28 : 49), Schulz (2 : 19 : 57), Poulet (1 : 11 : 09)

Schulz wurde mit 50 K in Strafe genommen, weil er zu früh zum Dauerflug startete, nämlich bevor die Konkurrenten für den ersten Flug des Tages die erste halbe Runde absolviert hatten.

Achterflug. Chevillard (0 : 16 Sek.) 1., Chanteloup (0 : 17) 2., Bathiat (0 : 18) 3., Gilbert (0 : 22) 4.

Differenz der Geschwindigkeiten (nach Prozenten der Mindestgeschwindigkeit gerechnet). Hirth (102·2 Prozent, Mindestgeschwindigkeit 57·8 Stundenkilometer) 1., von Loessl (93·6 Prozent, 59·1 Stundenkilometer) 2., Chanteloup (93·6 Prozent, 70 Stundenkilometer) 3., Gilbert (76·8 Prozent, 69 Stundenkilometer) 4., Garros (71·5 Prozent, 85 Stundenkilometer) 5., Prévost (43·7 Prozent, 91 Stundenkilometer) 6., Bathiat (30 Prozent, 77 Stundenkilometer) 7. ..

Höhe. Hier mit zwei Passagieren (Ingenieur Nittner und Chauffeur Kretschmer) 4120 *m*, mit 30 Prozent Zuschlag 5356 *m* 1., Audemars 4330 *m*, 2., Bielovucic 4170 *m* 3. Gilbert mit einem Passagier 3440 *m*. 15 Prozent Zuschlag 3956 *m*, Legagneux 3950 *m*, Wittmann mit einem Passagier 3710 *m*, mit 15 Prozent Zuschlag 3116 *m*, Konschel 2080 *m*. Poulet außerhalb des Flugfeldes gelandet, nicht gewertet.

Geschwindigkeitsmatch. In der ersten Gruppe (Gilbert—Audemars—Konschel) scheidet Konschel aus. In der zweiten Gruppe (Prévost—Bielovucic—Stiploschek) passierte Prévost die Ziellinie nicht vorschriftsmäßig, wurde daher diesmal nicht placiert, konnte aber an den weiteren Vorflügen teilnehmen. In der dritten Gruppe (Garros—Gilbert—Bathiat) scheidet Bathiat aus. In der vierten Gruppe (von Lössl—Hirth—Schulz) scheidet Schulz aus. Die geringste Flugzeit, bei einer Streckenlänge von 8600 *m*, erzielte Garros mit 3 : 57.

Donnerstag den 25. Juni war der zweite Tag des Meetings. Diesmal zeigte sich noch weit deutlicher als am ersten Tag, wie sehr das Interesse des Publikums für Flugveranstaltungen abgenommen hat — eine Erscheinung, die an dieser Stelle längst vorausgesagt wurde. Obgleich die Witterung durchaus nicht schlecht war, fanden sich nur wenige Tausende Besucher ein — ein Blatt gibt deren Zahl mit 2200 an — und blieb 450 Pferdewagen und Automobile besorgten die Auffahrt.

Sachlich war der zweite Flugtag interessanter und abwechslungsreicher als der erste. Namentlich erweckte die etwas gefährliche Abflugkonkurrenz das Interesse der Zuschauer. Es kam bekanntlich darauf an, mit möglichst kurzem Anlauf eine Höhe von 10 *m* zu erreichen. Diese Höhe war durch zwei Pfosten mit Fähnchen markiert, zwischen denen die ideale Linie überflogen werden mußte. Der Wettbewerb glich infolge der ganzen Anordnung dem Hochsprung der Turner und Leichtathleten. Zwölf Piloten nahmen daran teil. Den besten Erfolg hatten Poulet und Chevillard; sie brauchten bloß 30 *m* Anlauf, um über die gedachte Sprungschnur zu setzen. Ihre Flugseuge bewegten sich beinahe wie kräftige Springpferde; man hatte den Eindruck eines Abschnellens von Boden, nicht eines Anlaufens. Wirklich wird ja das Sprungbafte der Bewegung durch jähe Steuerbetätigungen hervorgebracht. Noch eindrucksvoller wurden die Sprünge dadurch, daß die Konkurrenten nicht weiterflogen, sondern in der Luft kurz kehrt machten, um wieder zur Aufstellung zurückzufahren. Das Aufreißen der Apparate und das Kurzkehrtmachen ist nicht jedermanns Sache, besonders nicht bei unregelmäßigem Wind, wie er gerade herrschte. Mehrere Konkurrenten warfen denn auch um. Besonders gefährlich sah das bei Debruyère aus. Debruyère stieg nach kurzem Anlauf empor, flog unter der normierten Höhe zwischen den Stangen durch, wendete und krachte nun mitten in der Kurve zu Boden — unmittelbar neben einer Menschengruppe. Zum größten Glück geschah weiter nichts, als daß der Apparat in Stücke ging. Auch Chevillard stürzte später ohne nennenswerte Folgen, nachdem er am Anfang des Programmes wieder sehr hübsche Konstflüge zum besten gegeben hatte. Auch Bielovucic erlitt einen leichten Unfall.

Beim »Geschwindigkeitsmatch« starteten in der ersten Gruppe Prévost, Debruyère und Garros. Prévost kam nach dem Abflug von dem Flugfeld gar nicht weg, von den beiden anderen Fliegern vollendete Garros als Erster die 8600 *m* lange Strecke nach Poysdorf und zurück, Debruyère als Zweiter. In der zweiten Gruppe stiegen Debruyère, Chanteloup und Poulet auf. Letzterer wurde von dem Kurse weit abgetrieben, denn auch Chanteloup als Erster und Krieger als Zweiter das Zielband passierten. In der dritten Gruppe für das Geschwindigkeitsmatch startete bloß Chanteloup, der die Rennstrecke in 5 : $14^{2}/_{5}$ absolvierte. Bessere Zeiten erzielten Garros (4 : $32^{2}/_{5}$), Debruyère (4 : $41^{4}/_{5}$) und Krieger (4 : 28).

Besonders hervorgehoben wird noch die Höhenflüge, bei denen einige bedeutende Leistungen erzielt wurden. Gilbert erreichte 5560 *m*, Poulet 5100 *m*, Loessl mit zwei Passagieren 4200 *m*. Gilbert erklomm 1000 *m* in drei Minuten. Nach der Konkurrenz zeigte Chanteloup einen regelrechten Segelflug; er ließ sich bei stillstehendem Motor in den Lüften wiegen.

Die Ergebnisse des zweiten Flugtages lauten in provisorischer Zusammenstellung:

Erster Flug des Tages: Audemars Erster (Tagespreis von 400 K). Konschel Zweiter (Tagespreis von 200 K). Garros Dritter (Tagespreis 100 K).

Wettbewerb auf Daner (Preis der Stadt Wien). Stiploschek, 4 Stunden 20 Minuten, Erster (Tagespreis von 1000 K). Hirth, 4 Stunden 7 Minuten 49 Sekunden, Zweiter (Tagespreis von 500 K). Sparmann, 3 Stunden 2 Minuten 13 Sekunden, Dritter (Tagespreis von 250 K). Über eine Stunde flogen: Ingold (1 Stunde 59 Minuten 6 Sekunden), Pasquier (1 Stunde 20 Minuten 27 Sekunden), Widmer (1 Stunde 6 Minuten 48 Sekunden).

Geschwindigkeitsmatch (Preis der Stadt Wien). In der ersten Gruppe (Prévost, Debruyère, Garros) scheidet Prévost aus. In der zweiten Gruppe (Chanteloup, Krieger, Poulet) scheidet Poulet aus. In der dritten Gruppe ist nur Chanteloup mit einem zweiten Apparat gestartet. Zu den Zwischenflügen, die am Samstag begannen, waren nun-

mehr startberechtigt: Chanteloup (mit zwei Apparaten), Prévost, Bielovucic, Andemars, Garros (mit zwei Apparaten), Gilbert (mit zwei Apparaten), Stiploschek, Hirth, von Loessl und Krieger.

Internationale Abflugkonkurrenz (Preis des Unterrichtsministeriums). Chevillard und Poulet (je 30 *m*, totes Rennen) teilen die beiden ersten Preise zu je 1750 K. Chanteloup und Gilbert (je 40 *m* totes Rennen) teilen den dritten und vierten Preis zu je 750 K, ferner Garros und von Loessl (50 *m*), Hirth (60 *m*).

Wettbewerb auf Steigeschwindigkeit (Preis des Kriegsministeriums und der Marinesektion). Gestartet sind: Gilbert, Poulet, Chanteloup, Legagneux, Andemars. Sippe (England), Hirth, Loessl, Bielovucic und Konschel. Die beste Leistung hat wahrscheinlich Gilbert zu verzeichnen, der die 1000 *m* ungefähr in 3 Minuten erreicht hat. Die genauen Resultate stehen zur Zeit noch aus.

Wettbewerb auf Höhe (Preis des Arbeitsministeriums). Hirth mit zwei Passagieren 3920 *m*, samt 30 Prozent Zuschlag 5096 *m* Erster (Tagespreis von 2000 K). Andemars ohne Passagier, 3130 *m*, Zweiter (Tagespreis von 1000 K). Legagneux ohne Passagier 2850 *m* Dritter (Tagespreis von 500 K). Ferner Bielovucic 2720 *m*, Banfield mit einem Passagier 1900 *m*, samt 15 Prozent Zuschlag 2185 *m*; Gilbert, der ohne Passagier 5560 *m* erreicht hat, ist ebenso wie Loessl, der mit zwei Passagieren 4220 *m*, samt 30 Prozent Zuschlag 5460 *m* erreicht hat, nach Schluß des Meetings gelandet und daher nicht preisberechtigt. Poulet kam auf 5100 *m*.

Der 27. Juni, der dritte Tag des Meetings, gewann dadurch Bedeutung, daß drei Höhenweltrekords geschaffen wurden. Oberleutnant Bier hat auf einem Lloyd-Doppeldecker (140 H. P. Hiero) mit einem Passagier eine Höhe von 6170 *m* erreicht und damit den bisherigen Weltrekord Linnekogels von 5500 *m* bedeutend überboten. Der deutsche Flieger von Loessl hat auf einem österreichisch-ungarischen Albatros-Doppeldecker (100 P. S. Hiero) mit drei Passagieren 4770 *m* Höhe erreicht und damit den von Thelen in Berlin aufgestellten Weltrekord von 3700 *m* ganz gewaltig geschlagen. Schließlich hat Hirth den von Oberleutnant von Blaschke im Vorjahre aufgestellten Höhenweltrekord mit zwei Passagieren von 3580 *m* auf 4900 *m* erhöht.

Bei dem »Geschwindigkeitsmatche auf der Strecke Aspern—Poysdorf—Aspern erlitt Andemars bei der Heimfahrt einen Benzindefekt. Aus den Vergaser schlug eine Flamme, die schon gefährlich zu werden drohte; sie versengte nicht bloß die Beinkleider des Fliegers, sondern brachte ihm auch eine Brandwunde bei. Die 3 *km* vom Flugfeld nach durchgeführte Notlandung befreite den Piloten aus der bösen Situation. Man hatte in Aspern die jähe Landung bemerkt und es eilten nun nicht bloß Automobile Andemars zu Hilfe, sondern es ging auch Bielovucic in einem Flugzeug nach der Unfallstelle ab. Bielovucic nahm den nur leicht verletzten Gefährten an sich auf den Pounier-Morane-Eindecker und brachte ihn im Fluge nach Aspern.

Die Abwechslung des Tages lag in der Notlandungskonkurrenz, die aber heuer lange nicht so hübsch ansieht wie im vorigen Jahre. Die Ausnahme, auf die sich der Bewerb aufbaut, ist bekanntlich die, daß ein über einem Wald fliegender Aviatiker gezwungen ist, in einer Lichtung zu landen. Diese Waldlichtung markierte ein Viereck von je 60 *m* Seitenlänge, au dessen Eckpunkten 5½ *m* hohe, durch starke Bindfaden miteinander an der Spitze verbundene, leicht umwerfbare Stangen aufgestellt waren. Kleine Ballone, die au diesen Bindfaden befestigt waren, machten die fingierte Baumhöhe kenntlich und ein Kreis von 5 *m* Durchmesser bezeichnete die Mitte des Viereckes. Poulet versuchte zweimal vergeblich die Landung innerhalb des Viereckes, Gilbert einmal, Bathiat zweimal ohne Erfolg. Nur Chanteloup gelang dieses Experiment, wobei sein Apparat etwa 5 *m* vom Mittelpunkt des Viereckes zur Landung kam. Ob er trotzdem preisberechtigt ist, ist dennoch fraglich, da bei dem Landungsmanöver die Achseu des linken Räderpaares, auf welches der Apparat sich aufsetzte, eingeknickt sind, während propositionsgemäß die Landung ohne jedweden Schaden gelingen muß.

Wieder sorgten einige Flieger, wie Chevillard, Poulet und namentlich Chanteloup, für aufsehenerregende Kunststücke. Der letztgenannte stieg in beträchtliche Höhe, führte dann hintereinander ein halbes Dutzend ganz enge Loopings aus, schraubte sich hierauf wieder in die Höhe, als wollte er nochmals seine Loopings zeigen. Aber unvermittelt in halber Höhe ließ er den Apparat, die Schraube nach unten gerichtet, zurückfallen, richtete ihn abermals auf und ließ ihn dann diesmal mit dem Schwanz gegen den Boden gleiten, um zum Schlußeffekt aus zirka 200 *m* Höhe fast senkrecht in die Tiefe zu sausen und knapp über dem Boden dem Apparat wieder die normale Lage zu geben. Die Produktion war überaus aufregend und verfehlte ihre Wirkung nicht.

Die provisorisch zusammengestellten Ergebnisse sind:

Erster Flug des Tages: Bielovucic Erster (Tagespreis von 400 K). Gilbert Zweiter (Tagespreis von 200 K). Andemars Dritter (Tagespreis von 100 K).

Wettbewerb auf Daner (Preis der Stadt Wien) Stiploschek, Ingold und Sparmann, von denen jeder genau 4 Stunden 20 Minuten in der Luft war, teilen die Tagespreise von insgesamt 1750 K zu gleichen Teilen. Außerdem flogen Amerigo 4 Stunden 19 Minuten 45 Sekunden, Schulz 2 Stunden 37 Minuten 40 Sekunden, alle übrigen unter einer Stunde.

Geschwindigkeitsmatch (Preis der Stadt Wien). Für die weiteren Matches wurden qualifiziert: In der ersten Gruppe Gilbert und Hirth, in der zweiten Gruppe Chanteloup und Bielovucic, in der dritten Gruppe Garros und Gilbert (mit dem zweiten Apparat), in der vierten Gruppe Krieger und von Loessl. In der fünften Gruppe scheidet Chanteloup, der allein flog, aus. Die beste Zeit erzielte Gilbert mit 3 Minuten 11 Sekunden (8600 *m*).

Notlandungskonkurrenz (Preis der Stadt Wien). Keiner der Bewerber hat die Propositionen erfüllt und niemand ist daher preisberechtigt: Poulet, Gilbert, Garros, Chevillard und Bathiat sind mit ihrem Apparat vor dem Stillstande über die Begrenzungslinie hinausgekommen; bei Chanteloup, der sehr schön 5 Minuten 20 Sekunden vom Mittelpunkte des Viereckes landete, havarierte das eine Laufräderpaar.

Wettbewerb auf Höhe (Preis des Arbeitsministeriums). Oberleutnant Bier mit einem Passagier (Lloyd - Doppeldecker = 140 H. P., Hiero) 6170 *m* (Weltrekord), samt 15 Prozent Zuschlag für den Passagier 7100 *m*, Erster (Tagespreis von 2000 K). Knut von Loessl mit drei Passagieren (Albatros-Doppeldecker = 100 H. P., Hiero) 4770 *m* (Weltrekord), samt 45 Prozent Zuschlag 6920 *m*, Zweiter (Tagespreis von 1000 K). Hirth mit zwei Passagieren (Albatros-Doppeldecker = 150 H. P., Benz) 4900 *m* (Weltrekord), samt 30 Prozent Zuschlag 6370 *m*, Dritter (Tagespreis von 500 K). Ferner Gilbert 5740 *m*, Legagneux 5540 *m*, Bielovucic 3980 *m*, Wittmann mit einem Passagier 3160 *m*, Banfield 2750 *m*, Prevost 2600 *m*.

Wettbewerb auf Steigeschwindigkeit (Preis des Kriegsministeriums und der Marinesektion). Von den 12 Bewerbern dürfte Garros die beste Leistung erzielt haben, da er die Höhe von 1000 *m* in weniger als drei Minuten erreicht hat. Die genauen Resultate werden erst bekanntgegeben.

Der vierte Tag des Meetings war Sonntag den 28. Juni. Die vorläufig aufgezeichneten Ergebnisse lauten:

Erster Flug des Tages. Gilbert (Tagespreis von 400 K) 1., Garros (Tagespreis von 200 K) 2., Bielovucic (Tagespreis von 100 K) 3.

Wettbewerb auf Daner (Preis der Stadt Wien). Amerigo, Stiploschek, Sparmann und Ingold, je 4 Stunden 20 Minuten, teilen die gesamten Tagespreise von 1750 K zu gleichen Teilen.

Geschwindigkeitsmatch nach Poysdorf und zurück (Preis der Stadt Wien). In der ersten Gruppe Gilbert—Loessl—Bielovucic scheidet Bielovucic aus, in der zweiten Gruppe Garros—Hirth—Krieger letzterer, in der dritten Gruppe Prevost—Gilbert (mit dem zweiten Apparat)—

Chanteloup letzterer. Im folgenden Match blieben in der ersten Gruppe Gilbert—Loessl, in der zweiten Gruppe Garros—Prevost startberechtigt zum Entscheidungskampf.

Geschwindigkeitsrennen nach Wiener-Neustadt und zurück (100 *km*, Schicht-Preis). Loessl (6000 K, 41 : 08$^1/_5$) 1., Garros (8000 K, 41 : 27$^1/_5$) 2., Hirth (1500 K, 42 : 50$^3/_5$) 3., Chantelonp (1000 K, 43 : 50) 4. Prevost 500 K, 44 : 10$^4/_5$) 5. Ferner Krieger 44 : 48, Gilbert 44 : 52$^2/_5$, Legagneux 48 : 00, Konschel 52 : 80.

Achterkonkurrenz (Preis des Handelsministeriums). Chevillard (Tagespreis von 1000 K, 17$^4/_5$ Sek.) 1., Gilbert (750 K, 18$^1/_5$ Sek.) 2., Garros (500 K, 20 Sek.) 3., Poulet (250 K, 24 Sek.) 4.

Wettbewerb auf Steigeschwindigkeit (Preis des Kriegsministeriums und der Marinesektion). Garros (Tagespreis von 2000 K, 1000 *m*, 2 : 51) 1., Legagneux (1250 K, 2 : 52) 2., Chanteloup (750 K, 2 : 59) 3., Gilbert (500 K, 3 : 02) 4.

Wettbewerb auf Höhe (Preis des Arbeitsministeriums). Oberleutnant Heinrich Bier (Tagespreis von 2000 K) mit zwei Passagieren auf Lloyd-Doppeldecker (140 H. P. Hiero) 5440 *m* (Weltrekord), samt 80 Prozent Zuschlag für die zwei Passagiere 7070 *m*, 1., Bielovncic (1000 K), 4080 *m*, 2., Wittmann (500 K) mit einem Passagier 3400 *m*, samt 15 Prozent Zuschlag 3910 *m*, 3. Ferner Legagneux 2780 *m*, Poulet 2239 *m*. Banfield 1620 *m*, Loessl mit vier Passagieren 740 *m*, samt 60 Prozent Zuschlag 1180 *m*.

Der fünfte und letzte Tag, der 29. Juni, war hauptsächlich nationalen Wettbewerben gewidmet. Die provisorisch zusammengestellten Ergebnisse sind:

Geschwindigkeitsmatch Aspern—Pordorf—Aspern (Preis der Stadt Wien). Garros, Gilbert und Prevost teilen die ersten drei Preise von insgesamt 9000 K in gleichen Teilen untereinander. Den vierten Preis pro 1000 K gewinnt Hirth.

Nationales Geschwindigkeitsrennen nach Wiener-Neustadt (Preis des Landes Niederösterreich). Sparmann (4000 K, 100 *km*, Ia 58 : 40$^1/_5$) 1., Konschel (2500 K, 55 : 48) 2., Wittmann (1000 K, 56 : 51) 3. Widmar hatte bei Bluman eine Notlandung und mußte aufgeben.

Nationale Abflugkonkurrenz (Preis der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer). Konschel erreicht nach 75 *m* Anlauf eine Höhe von 10 *m* (2000 K) 1., Sparmann (80 *m*, 1500 K) 2., Wittmann (90 *m*, 1000 K) 3.

Das nun abgeschlossene Meeting hat aufs schlagendste bewiesen, wie recht der Herausgeber unseres Blattes hatte, als er schon bei der Einführung der Flugwochen prophezeite, daß solche Schaustellungen mit der Zeit ihre Zugkraft einbüßen, also kein dauerndes Geschäft sein werden.

DAS VERWEHRTE RUSSLAND.

Gegenwärtig darf nicht ohneweiters nach Rußland geflogen werden, weder mit einem Ballon noch mit einem Flugzeug. Es ist zwar möglich, eine Erlaubnis zur Überschreitung der Grenze zu erlangen, jedoch nur »in Ausnahmefällen«, und es bedarf hierzu eines langwierigen Verfahrens. Die diesbezüglichen Bestimmungen, wie sie der russische Aëro-Klub bekanntgibt, lauten:

»1. Jeder ausländische Luftfahrer, der die Absicht hat, die russische Grenze zu überfliegen, hat den russischen Aëro-Klub im vorhinein davon in Kenntnis zu setzen, sowie ihm bekanntzugeben: die Namen der Passagiere, den Weg, den er einhalten will, den Ort und die Zeit der Überfliegung der Grenze, den Zweck des Fluges nach Rußland und die charakteristischen Eigenschaften des Apparates.

2. Nachdem der russische Aëro-Klub alle diese Erkundigungen erhalten haben wird, wird er sie dem Kriegsministerium übermitteln, in der Absicht, die Erlaubnis zur Überfliegung der Grenze zu erhalten.

Wenn dieser Schritt einen Erfolg beim Kriegsministerium zu seitigen im stande ist, so meldet das Kriegsministerium dies den verschiedenen Militärkommandanten der betreffenden Grenzstation und dem russischen Aëro-Klub.

3. Nachdem der russische Aëro-Klub die Erlaubnis zu dem Fluge für den fremden Aviatiker erhalten hat, gibt er seibst wieder den verschiedenen Grenzkommandanten und kompetentes Militärbehörden alle nötigen Aufklärungen betreffend alle Personen, die an diesem Fluge teilnehmen werden, d. h. deren Namen, ferner Zeit und Ort der Grenzüberfliegung und charakteristischen Eigenschaften des Luftfahrzeuges.

4. Damit die Soldaten und die Grenzwächter die Möglichkeit haben, die charakteristischen Züge des Apparates zu erkennen, sind die Luftfahrer gebeten, bei Überfliegung der Grenze möglichst tief herabzugehen.

Gleichzeitig gibt der russische Aëro-Klub bekannt, daß die Luftfahrer, die mit Erlaubnis des russischen Kriegsministeriums die Grenze überfliegen werden, trotzdem den russischen Gesetzesregeln unterworfen sind, welche verbieten, über Festungen zu fliegen, sowie den Gesetzesformalitäten der Untersuchung ihrer Apparate bei der Landung etc.«

Es sind folgende Festungen zu beachten: im Bezirk St. Petersburg: Kronstadt, Sveaborg, Viborg, Reval; im Militärbezirk Wilna: Kovno, Grodno, Libau, Oust-Dvinsk, Dvinsk; im Militärbezirk Warschau: Warschau, Novogeorgiewsk, Brest-Litovsk, Ivangorod, Osowetz; im Militärbezirk Kiew: Kiew; im Militärbezirk Odessa: Sebastopol, Otchakoff, Kertch; im Militärbezirk Kankasus: Kars, Batonm, Alexandropol; im Militärbezirk Turkestan: Kouschki; im Militärbezirk Priamur: Wladiwostok, Nikolaswsk am Amur.

Luftfahrer, die ohne Erlaubnis über die russische Greuze passieren, setzen sich ernsten Strafverfahren sowie der Beschießung aus.

TODESOPFER.

Der am 9. Juni in Reims seinen Brandwunden erlegene Paul Leprince stammte aus Lille, war 43 Jahre alt und einer der bekanntesten Ballonführer. Er hat als solcher eine Menge interessanter Abenteuer erlebt. Im Jahre 1890 zerriß sein Ballon »Patrie« nach einer bewegten Abfahrt in der Luft und fiel herab, doch ohne schwere Folgen. Am 12. August 1912 wäre Leprince bei einer Ballonreise beinahe ertrunken; er wurde auf hoher See von einem Dampfer aufgenommen. Leprince war der Gründer des Aëro Club du Nord. Im vorigen Jahre gewann er mit einer 1600 *km* langen Fahrt den Grand Prix de Paris. Er ist eine Zeitlang Mitarbeiter des seither verunglückten Edonard Nieuport gewesen, hat ihn auch auf vielen seiner Rekordflüge begleitet. In der letzten Zeit beschäftigte er sich mit der Herstellung eines Luftschiffes.

Am 13. Juni stieg der Flugoffizier Blot mit dem Sappeur Chevean in Toul auf, um nach Mailly zu fliegen. Unweit von Toul stürzte das Flugzeug aus 50 *m* Höhe auf einen Wald herab. Blot war sofort tot, Cheveau ist lebensgefährlich verletzt. Der Pilot war einer der erfahrensten Flugzeuglenker.

Bei der Eröffnung des Flugstützpunktes in Deutsch-Eylau am 14. Juni wurde ein Knabe verletzt und starb. Der Unfall ereignete sich wie folgt: Drei von Graudenz herübergekommene Flugzeuge mußten noch an demselben Tage dorthin zurückkehren, damit die Offiziere rechtzeitig zu der Tranerfeier für die bei der Explosion in Graudenz Verunglückten zurück waren. Nachdem das erste Flugzeug glücklich davongeflogen war, setzte das zweite zum Start an. Die Maschine stieg jedoch nicht hoch. Der Flugzeugführer erfaßte die Gefährlichkeit der Situation sofort richtig und riß die Maschine durch äußerste Betätigung des Höhensteuers empor, um nicht in die Menschenmenge zu geraten, die nach dem Start die Absperrung der Polizei, der Gendarmen und der Soldaten durchbrochen hatte und unvernünftigerweise in die Verlängerung der Startlinie vorgedrungen war, um dem Abflüge der Flugzeuge besser zusehen zu können. Durch die Geistesgegenwart des Flug-

zeugführers glückte dessen Manöver, und es gelang ihm, die Maschine über die Menschenmenge hinwegzubringen. Unglücklicherweise setzte in diesem Augenblick der Motor aus, so daß der Flugzeugführer unmehr, ob er wollte oder nicht, zur Landung gezwungen war. Mit Rücksichtnahme seines Lebens versuchte er, die Maschine in den neben, anßerhalb des Flugplatzes gelegenen Wald hineinzuwerfen. Die überaus schwierige Landung erfolgte am Waldrand und die Maschine wurde stark beschädigt. Erst nach dieser Landung erfuhr der Flugzeugführer, daß hierbei doch zwei Personen verletzt wurden. Ein kleiner, zehn- bis zwölfjähriger, nubeanfsichtigter Junge war vor dem Flugzeug nach vorn zu weggelaufen und von dem Propeller so unglücklich getroffen worden, daß ihm ein Arm abgerissen wurde. Einer Frau wurde das Schlüsselbein gebrochen. Der Junge erlag seinen Verletzungen auf dem Transport nach dem Krankenhause.

Der französische Artilleriemajor Félix hat am 17. Juni auf folgende Weise den Tod gefunden. Der Offizier hatte in der letzten Zeit auf dem verhängnisvollen Apparat, einem Tandem-Flugzeug von Drzewiecky, für den er sich der automatischen Stabilität wegen besonders interessierte, schon mehrere Flüge durchgeführt, die ihn aber nicht befriedigten. Am 17. Juni nachmittags verlockte das schöne ruhige Wetter den Offizier zu einem neuen Versuch. Der Eindecker erhob sich etwas schwerfällig in die Luft und zog in etwa 20 *m* Höhe über das Flugfeld dahin. Als indessen Major Félix eine Wendung vornehmen wollte, weigerte sich der Apparat, dem Steuer zu gehorchen und kippte einige Augenblicke später um. Die Maschine stürzte einige hundert Meter anßerhalb des Flugfeldes auf den Boden herab. Major Félix wurde tot unter den Trümmern hervorgezogen. Félix entstammt der Familie der berühmten Tragödin Rachel, deren bürgerlicher Name Dina Félix lautete. Er war der rangälteste Militärflieger

Paul Leprince, ein bekannter französischer Luftschiffer, erlitt am 14. Juni bei der schon gemeldeten Ballonexplosion in Sézanne so schwere Wunden, daß er am 17. Juni starb. Er war 42 Jahre alt.

Am 20. Juni wurde, wie an besonderer Stelle ausführlich berichtet wird, die österreichische Luftschiffahrt von einem gräßlichen Unfall betroffen, der folgende neun Opfer forderte: Hauptmann Denkmal, Kommandant der Ballonabteilung, ök. im Festungsartillerieregiment Nr. 5; Oberleutnant Ernst Hofstädter der Ballonabteilung, ük. im Infanterieregiment Nr. 47; Oberleutnant Adolf Breuer des Militärgeographischen Instituts, ük. beim Feldjägerbataillon Nr. 8; Leutnant Otto Hatschegor, Kommandant der Festungsballonabteilung des Festungsartillerieregiments Nr. 6; Zivilingenieur Gustav Kammerer; Korporal Franz Chadims, kommandiert vom Infanterieregiment Nr. 35; Gefreiter Franz Weber, kommandiert vom Infanterieregiment Nr. 32; Oberleutnant und Feldpilot Ernst Plata der Instruktionsabteilung, kommandiert vom Infanterieregiment Nr. 91; Fregattenleutnant Wolfgang Puchta, kommandiert zur Ausbildung zum Feldpiloten.

Am 22. Juni unternahm der russische Fliegerleutnant Borislawsky in der Pilotenschule in Petersburg mit einem Passagier auf einem Farman-Doppeldecker einen Flug. Der Apparat stürzte aus einer Höhe von 60 *m* infolge Bruches einer Tragfläche herab. Beide Flieger wurden getötet.

Am 24. Juni abends stieg der deutsche Oberleutnant Kolbe von dem Flugplatz zu Schwerin mit Hauptmann Ruff auf. Sehr stürmisch über die Häuser Streichend, mußte der Offizier plötzlich in einem Garten zwischen dem Ostorfer See und Görries eine Notlandung vornehmen. Hierbei wurde das Flugzeug stark beschädigt und Kolbe am Auge und am Schädel schwer verletzt; der Passagier erlitt einen Unterschenkelbruch. Beide Verunglückte wurden ins Schweriner Garnisonlazarett gebracht. Nach zwei Stunden anfänglichen Wohlbefindens trat bei Kolbe infolge Gehirnblutung Verschlimmerung ein, die den Tod herbeiführte.

Am 25. Juni stürzte der Kapitänleutnant Walter Schröter in Kiel gleich nach dem Aufstieg mit einem Wasserflugzeug aus 40 *m* Höhe ins Wasser. Schröter wurde zwar sofort von einer Pinasse gerettet, erlag jedoch den schweren inneren Verletzungen nachmittags im Friedrichsorter Krankenhause.

Am 26. Juni ereigneten sich in Deutschland zwei tödliche Unglücksfälle. In Metz stürzte der Flieger Musketier Gruown ab und erlitt so schwere Verletzungen, daß er bald darauf starb. In Bitsch wurde bei einem Absturz der Beobachter Major Büchner getötet, wie es heißt, infolge Explosion des Motors.

NOTIZEN.

FUSIONIERT haben sich die zwei bekannten französischen Motorenfirmen »Gnôme« und »Le Rhône«.

MIT ZEHN PASSAGIEREN flog Sikorsky am 18. Juni in Petersburg 1 Stunde 26 Minuten 11 Sekunden lang und erreichte 2000 *m* Höhe.

IN MAROKKO hat ein französisches Flugzeug 5000 *km* zurückgelegt, davon 2560 *km* in neun Flugtagen. Die Besichtigungsreisen erfolgen jetzt dort auf dem Flugwege.

RENAUX schuf einen neuen Weltrekord, indem er am 10. Juni in Etampes auf einem 100pferdigen Farman-Apparat mit einem Passagier 500 *km* ohne Zwischenlandung in 4 : 43 : 16 bewältigte.

R. RUMPELMAYER ist der einzige bisher angemeldete Vertreter Frankreichs beim Gordon-Bennett-Wettfliegen der Ballone, das heuer in Amerika ausgetragen wird. Möglich, daß noch MM. Bienaimé und Leblanc dazu kommen.

VOM BLITZ GETROFFEN wurden zwei Freiballone, die an einer Wettfahrt in Portland (Oregon) teilnahmen. Die beiden Ballone waren der »Million Population« und der »Uncle Sam«. Ein Insasse des ersteren, der Führer Berry, wurde verletzt.

DER K. K. ÖSTERREICHISCHE AERO-KLUB hielt am 16. Juni abends im Hotel Metropol in Wien unter großer Beteiligung sein Jahresdiner ab. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Verteilung der vom Klub zuerkannten Preise und Auszeichnungen vorgenommen.

DAS LILIENTHAL-DENKMAL in Berlin wurde am 19. Juni festlich enthüllt. Es stellt einen mit Flügeln bewehrten Jüngling dar, der im Begriff ist, sich in die Luft zu erheben. Ein Flieger warf während der Feier einen Lorbeerkranz von oben herab, der zu Füßen des Monumentes gelegt wurde.

AUS BERN meldet man: Der Bundesrat hat entsprechend dem Antrage der Kommission für Militäraviatik beschlossen, anverzüglich sechs für Fernaufklärung bestimmte Doppeldecker, System Schneider, anzuschaffen. Nach dem Antrage der Kommission soll dieses System noch durch ein leichteres ergänzt werden.

IN BERCHEM bei Brüssel führte Ingenieur Villard am 20. Juni in Gegenwart König Alberts interessante Versuche mit einem Schraubenflieger aus. Die Versuche bewiesen aufs neue die Möglichkeit eines direkten vertikalen Aufstieges. Der König beglückwünschte Villard den Ingenieur, welcher die Versuche demnächst öffentlich erneuern wird.

IN GROSSE GEFAHR geriet am 13. Juni der Sturzflieger Fokker auf dem Flugplatz Wanne-Herten. Als der Flieger einen seiner halsbrecherischen Flüge ausführen wollte, zersprang in der Luft das Auslaßventil seines Motors. Fokker, der die Gefahr rechtzeitig erkannte, schloß sofort den Benzinhahn, machte einen steilen Sturzflug und konnte unverletzt landen. Sein Apparat wurde erheblich beschädigt.

IN LONDON fand am 20. Juni auf dem Flugfeld Hendon ein Flugmeeting statt. Die bedeutendste Konkurrenz war ein Überlandflug London—Manchester—London um den Preis der »Daily Mail«. Der Start, der um 8 Uhr

früh hätte sein sollen, verzögerte sich wegen Nebels. Acht Flieger nahmen teil. Das Resultat lautet: 1. W. L. Brock 4 : 42 : 26, 2. R. H. Carr 5 : 56 : 12, 3. J. Alcock 7 : 56 : 17. Die ganze Strecke betrug 518 *km*.

DAS GORDON-BENNETT-MEETING für Flugzeuge findet heuer in Frankreich wahrscheinlich mit folgendem Programm statt: 19. September: Vorprüfung (Schnelligkeitsminimum) für das französische Ausscheidungsfliegen; 20. September morgens: französisches Ausscheidungsfliegen; nachmittags: Meeting; 26. September: Vorprüfung (Schnelligkeitsminimum) für den Gordon-Bennett-Pokal; 27. September morgens: Gordon-Bennett-Fliegen; nachmittags: Meeting.

KNAPP DAVONGEKOMMEN ist das deutsche Militärluftschiff »Z. 6« am 11. Juni. Es war nachts von seinem Standort Dresden zu einer großen Übungsfahrt aufgestiegen, die bis Chemnitz und Freiberg führte. Bei der Rückkehr vermochte das Luftschiff wegen des Sturmes nicht zu landen und der Führer desselben, Oberleutnant Falk, entschloß sich daher, nach Leipzig zu fahren. Nach kurzer Fahrt konnte dort das Luftschiff glatt in die Luftschiffhalle Leipzig-Mockran gebracht werden.

DREI LUFTFAHRTGESELLSCHAFTEN Frankreichs haben sich vereinigt, nämlich die Association Générale Aéronautique, das Comité National pour l'Aviation Militaire und die Ligue Nationale Aérienne. Sie bilden jetzt eine einzige Ligue Aéronautique de France, die unter der Förderung des Aéro-Club de France steht und auch ihren Sitz in dessen Räumen hat. Als das Ziel ihrer Bestrebungen wird angegeben: Einigung aller Kräfte, um die Luftouristik zu heben, sowohl die nationale als die internationale; Gründung von Landungsplätzen, Schulen etc.; Einführung des Signalwesens, der Luftfahrkarten u. s. w.

ENGLAND besaß Ende 1913 im ganzen fünf Seeflugzeugstationen, und zwar sämtlich an der Ostküste Englands und Schottlands wie an der Südküste Englands. Im Bau waren zehn Stationen an der Ost- und Südküste, eine Station an der Westküste (Nordkanal zwischen Schottland und Irland) begriffen, projektiert waren neun Stationen in England und Schottland, sieben in Irland. Der Bau von nicht weniger als 30 neuen Stationen ist jetzt in Angriff genommen. Die ganze Süd- und Ostküste bat zusammen eine Länge von ungefähr 900 Seemeilen, so daß die einzelnen Stationen rund 30 Seemeilen voneinander entfernt sein werden. Die einzelnen Seeflugzeugstationen werden untereinander telephonisch verbunden sein.

DER FLUG UM DIE ERDE, jener große, von der Weltausstellung in San Francisco ausgeschriebene Wettbewerb, findet im Mai 1915 statt. Die Ausstellungsleitung hat für die Konkurreus Preise im Werte von 150.000 Dollars gestiftet und in einer New Yorker Bank hinterlegt. Sie hofft, daß noch weitere Beiträge seitens kommerzieller Interessenten und seitens Privater diesem Zweck gewidmet werden. Start und Ziel dieser Wettfahrt befinden sich im Territorium der Ausstellung. Die Botschaft der Vereinigten Staaten hat über Ersuchen der Ausstellungsleitungsleitung hievon der österreichischen Regierung Mitteilung gemacht und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß auch Österreich sich an dieser Konkurrenz beteiligen werde.

ZUM OSTMARKENFLUG starteten am 21. Juni 28 Flieger. Sie flogen am frühesten Morgen ab. Von ihnen trafen 26 glatt in Posen ein. Die besten Zeiten erzielten Langer mit 3 : 43 : 00, Oberleutnant von Freyberg 3 : 54 : 00 und Sedlmeyer 3 : 59 : 00. Am 22. Juni stiegen die Flieger zeitlich morgens in Posen auf, um nach Königsberg weiterzufahren. Dort trafen bis zum Abend 22 von 24 gestarteten Konkurrenten ein, und zwar allen voran G. Hans, M. Schüler, Oberleutnant von Hiddessen, Leutnant Eugwer, Oberleutnant von Freyberg und G. Sedlmeyer. Endgiltig aufgegeben hatten in diesem Stadium: O. Stiefvatter (Eindecker des Prinzen Sigismund), M. Scherff (Krieger-Argus-Eindecker), Luther (Gotha-Mercedes-Taube), Eckardt (Gotha-Oberursel-D.).

IN GELSENKIRCHEN findet in der Zeit vom 12. bis 19. Juli auf dem Flugplatz Gelsenkirchen—Essen—Rottbausen eine Flugwoche statt. Veranstalterin ist die Westdeutsche Fluggesellschaft, das Protektorat haben der Niederrheinische Verein für Luftschiffahrt und die Rheinisch-Westfälische Motorluftschiff-Gesellschaft übernommen. An Preisen stehen insgesamt 35.000 M. zur Verfügung, von denen 5000 vom Kriegsministerium gegeben werden. Die Konkurrenzen sind: Dauerwettbewerbe (7500 Mark-Preise), Höhe-Steigwettbewerbe (5000 M.), Überlandflüge bis 60 *km* vom Flugplatz (9000 M.), Reuuwettbewerbe über 20 *km* (7500 M.), Erkundungs- und Orientierungswettbewerbe (5000 M.), für die funkentelegraphische Meldung aus dem Flugzeug ist ein Preis von 1000 M. ausgesetzt. Zugelassen sind insgesamt 24 Flieger mit nur deutschen Flugzeugen; die Motoren dürfen ausländisches Erzeugnis sein.

EINE GEFÄHRLICHE LANDUNG, die glücklicherweise gut ausgiug, bestanden am 16. Juni die beiden deutschen Militärflieger Leutnant Schilling und Oberleutnant Weber, die in Straßburg zu einer Militärübungsfahrt aufgestiegen waren. Sie wollten dann um 7 Uhr auf dem »Kanustädter Wasen« landen, verloren jedoch infolge des starken Nebels die Orientierung. In der Annahme, daß sie bereits über dem Wasen niedergingen, kamen sie auf die Kanustädter Häuser. Dabei blieb der Apparat mit einem Flügel am Dache eines Hauses hängen und das Flugzeug stürzte mit den beiden Fliegern ab. Glücklicherweise verfing sich der Apparat im Geäste einer Pappel. Von einer zufällig vorüberreitendeu Dragonerabteilung und der rasch hinzueilenden Feuerwehr wurden beide Flieger, die glücklicherweise keine Verletzungen hatten, mit Leitern aus den Trümmern befreit. Auch der Apparat, dessen Gestell allerdings vollständig zertrümmert ist, wurde geborgeu.

VON KONSCHEL berichtet man ein gelungeues Stückchen, das er infolge einer Wette in Asperu ausführte. Der Pilot hatte mit dem Herrenreiter Otmar von Pfadung um 500 K eine Wette abgeschlossen, daß er im stande sei, während eines Fluges sich ohne jede Beihilfe selbst zu rasieren. In Gegenwart zahlreicher Zeugeu stieg Konschel, mit Rasiercreme und einem Rasierapparat ausgerüstet in seine Flugmaschine, flog um 4 Uhr nachmittags auf seinem Etrich-Eindecker ab, und während er aufsteigend Runde um Runde zurücklegte, begann er sich einzuseifen und dann in etwa 1000 *m* Höhe sich zu rasieren. Während des Rasierens mußte er, da er mit der einen Hand die Wauge hielt und mit der anderen Hand den Rasierapparat führte, die Steuerung mit den Beinen betätigen. Als Konschel mit dem Rasieren fertig war, ging er in schönen Spiralen nieder. Er war im ganzen 21 Minuten in der Luft gewesen und entstieg glatt rasiert mit einem kaum merkbaren Schnitt am Ohre seinem Flugapparat.

AUS JOHANNISTHAL wird geschrieben: Im Mai wurde auf dem Flugplatz an allen 31 Tagen geflogen, und zwar im ganzen von 143 Fliegern; außerdem machten vier Flieger Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten und die meisten Aufstiege hatte Böhm (Albatros) mit 16 Stunden 8 Minuten und 155 Flügen zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 2985; die Gesamtdauer 372 Stunden 39 Minuten. Die Pilotenprüfung bestanden neun Zivilflieger; die Feldpiloteuprüfung ein Zivilflieger. Überlandflüge vom Flugplatz wurden 48 ausgeführt. Es ereigueten sich siebeu uenueuswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 2985 Flügen ein Prozentsatz von 0·23 zu verzeichnen ist. Zu der Zahl der Flüge ist zu bemerken, daß durch Verlegung von Militärfliegerschulen die Zahl der Flüge u. s. w. sich weseutlich verringert hat und in nächster Zeit noch weiter verringern wird. Die Zahl der Mieter und Pächter des Flugplatzes ist dadurch nicht beeinflußt. Den Manoli-Preis, der an jedem Sonntag ausgeflogen wird, erhielten die Herren Reiterer, Brandt, Griebsch, Kiessling, Griebsch und Kulisch.

FÜR DEN OZEANFLUG um den Preis der »Daily Mail« hat sich auch Wanamaker noch ein zweit-r

Konkurrent gemeldet, nämlich der ehemalige Radrennfahrer und jetzige Flieger Charles Van den Born, ein Belgier. Er glaubt, daß die Überquerung des Ozeans zwischen England und Nordamerika, also auf dem Wege über die Hebriden und Grönland, an den Schwierigkeiten der Orientierung scheitern müsse, und will lieber den kürzeren Kurs von Conakry nach Pernambuco in Brasilien wählen, den er in 32 Stunden zu durchmessen hofft. Ein französischer Marineoffizier soll ihn als Fahrgast begleiten und bei der Durchführung seiner Reise unterstützen. Der Apparat, dessen Herstellung als gesetzlicher Wasserdoppeldecker in Nizza erfolgt, besitzt nur einen Schwimmer und soll einen 120 H. P. Motor erhalten. Van den Born setzt übrigens viel Vertrauen auf einige kleine Vervollkommnungen, die er seinem Wasserflugzeug angebracht läßt. Die Reise nach Conakry will der Flieger auf dem Luftwege in mehreren Etappen durchführen. Der Ozeanpreis der »Daily Mail« beläuft sich, wie man weiß, auf 10.000 Pfund.

RUSSISCHE FLIEGER landeten am 14. Juni auf deutschem Boden. Der russische Leutnant Roman Schoranski von der Fliegerstation Grodno war mit einem Gefährten am Morgen in Grodno aufgestiegen, um auf Befehl des Oberkommandierenden in Wilna in Gemeinschaft mit vier anderen Offizieren in Suwalki Probeflüge auszuführen. Leutnant Schoranski, der zum ersten Male einen größeren Flug unternahm, verlor auf seinem Flug die Orientierung und kam so über die ostpreußische Grenze. Beim Überfliegen wurde das russische Flugzeug von russischen Soldaten beschossen. Die Landung bei Gingen, das einen Kilometer von der russischen Grenze liegt, mußte infolge eines Motordefektes vorgenommen werden. Das Flugzeug wurde dabei leicht beschädigt. Die beiden russischen Militärflieger wurden von der deutschen Behörde in Empfang genommen. Ihre Waffen gaben sie ab; Papiere führten sie nicht bei sich, abgesehen von einer russischen Landkarte. Es ist anzunehmen, daß die russischen Offiziere sehr bald wieder freigelassen werden, ebenso wie kürzlich die deutschen Flieger ans Graudenz, die durch schwere Gewitter nach Russisch-Polen verschlagen wurden, binnen Tagesfrist wieder in ihre Heimat zurückkehren konnten.

AUS BERLIN schreibt man uns: »Die Entsendung mehrerer Flugzeuge nach der bedeutendsten deutschen Kolonie Deutsch-Südwestafrika hat dort große Begeisterung hervorgerufen. Es befinden sich zurzeit in Südwest drei Maschinen, von denen eine, ein Erzeugnis der Pfeil-Werke, von Herrn Rudolf Hertzog subventioniert wird, während die beiden anderen von der Aviatik-Gesellschaft Mühlhausen und der Luftfahrzeug-Gesellschaft Berlin hergestellten Apparate die offizielle Unterstützung des Reichskolonialamtes, hesiehungsweise der Nationalflugspende genießen. Von dem »Rudolf Hertzog-Flugzeuge und der »Aviatik-Maschine«, die den kürzeren Seeweg nach Swakopmund zurücklegen hatten, sind bereits Flugmeldungen eingetroffen. Jetzt hat auch der »Rolande-Stabldoppeldecker der Luftfahrzeug-Gesellschaft seinen Bestimmungsort Keetmanshoop erreicht. Wie uns ein Kabelbericht meldet, unternahm der Führer, Leutnant d. R. Fiedler, am 18. Juni früh den ersten Aufstieg, welcher vorzüglich gelang. Die Maschine erhob sich trotz des tiefen Sandes, der den Boden stellenweise bedeckt, sehr schnell und erreichte eine Höhe von über 1000 *m*. In Keetmanshoop herrscht Feststimmung. Die glänzende Leistung löste ungebauten Beifall der Bevölkerung aus. Der Südwestafrikanische Luftfahrer-Verein kahlte der Luftfahrzeug-Gesellschaft herzliche Dankesworte.«

EINE FURCHTBARE EXPLOSION von Benzin richtete am 12. Juni morgens auf der militärischen Fliegerstation in Granitenz schweres Unheil an: Vier in der Nähe befindliche Soldaten wurden zerrissen. Fünf weitere Soldaten, die an einer nebenan befindlichen Kolonne gehörten, wurden mehrere Meter weit durch die Luft geschleudert und erlitten arge Verletzungen. Der Hergang des Unglücks war dieser: Es sollten die Benzinvorräte erneuert werden und zu diesem Zwecke waren Unteroffizier Bertram, Sergeant Nabratzeki, der die Arbeiten leitete, Gefreiter Köhnlein und Müller abkommandiert worden, die Kessel nachzufüllen. Das Auffüllen der Benzintanks, die sich drei Meter unter dem Erdboden befanden, geschah durch eine handgetriebene Pumpe. Außerdem wurde gleichzeitig durch eine Rohrleitung in die Benzinkessel Stickstoff geblasen, der Explosionen des Brennstoffes verhüten soll. Allem Anschein nach hat diese Leitung nicht funktioniert, so daß frische Luft in die Kessel eindrigen und so ein explosionsfähiges Gemisch herstellen konnte. Wie Montenre vom Fliegerschuppen aus beobachteten, erfolgte die Explosion ganz plötzlich, während die Mannschaften sich in dem kleinen Gebäude befanden. Die Explosion war so gewaltig, daß das Fachwerk des Hauses 200 *m* fortgeschleudert wurde. Einige Sekunden später erfolgte ein zweiter, noch gewaltigerer Knall, der von der Entzündung größerer Benzintanks herrührte. Die Namen der Toten sind: Sergeant Nabratzeki aus Sandau (Kreis Jerichow), Gefreiter Köhnlein aus Erlangen, Flieger Müller (Stettin) und Unteroffizier Flugzeugführer Bertram aus Gevensleben (Kreis Helmstedt). Flugzeuge wurden bei der Katastrophe nicht beschädigt. Der Brandschaden beläuft sich auf etwa 30.000 M.

DER A. E. G.-ZWEIDECKER, der Berliner »A. E. G.-Union Elektrizitäts-Gesellschaft« war am 12. Juni Gegenstand eines Vortrages im Festsaale des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines zu Wien. Unter den Zahörern befanden sich hervorragende Vertreter der Behörden, der Armee und Marine, der Diplomatie sowie der Wissenschaft, der Industrie und des Handels. In der Behandlung des Themas, mit der sich die Vorführung von Lichtbildern und kinematographischen Aufnahmen verband, teilten sich die Herren Oberingenieur Stumpf und Oberleutnant d. R. Maschtalm. Während der erstere über die Konstruktion und Technik unter besonderer Berücksichtigung der Stabirobrverarbeitung sprach, erläuterte Oberleutnant Mackenthun die praktischen Vorteile der Maschine und schilderte eine Reihe neuer Verwendungsgebiete des Flugzeuges in Anbetracht der dem A. E. G.-Zweidecker eigenen schnellen Zusammenlegbarkeit und Transportmöglichkeit. Im einzelnen führte Herr Stumpf etwa folgendes aus: Im Januar 1910 wurde die Flugtechnische Abteilung der A. E. G. gegründet. Zunächst wurde ein Zweidecker mit vorn liegendem Motor und Propeller ganz in Holz konstruiert. Wegen des erheblichen Motorgewichts von 220 *kg* bei einer Leistung von 75 H. P. mußten die Tragflächen sehr groß bemessen werden. Die Spannweite betrug 17·5 *m*, die Tragfläche 70 *m*². das Leergewicht 850 *kg*, die Geschwindigkeit 65 *km* pro Stunde. Später wurde ein Eindecker gebaut, der bereits modernere Formen aufwies. Der Rumpf bestand aus nahtlos gezogenem Stahlrohr, das antogen geschweißt wurde. Es war das die erste Anwendung von Stahlröhren statt Holz im Flugzeugbau. Bei einem harten Sturz zeigte sich, daß der Stahlrumpf nur verbogen war und sehr leicht repariert werden konnte, während die ganz aus Holz bestehenden Flügel völlig brachen und zersplitterten, an eine Reparatur nicht zu denken war. Auf Grund dieser Erfahrungen wurde ein Zweidecker ganz in Stahl gebaut. Die Form des Zweideckers wurde der besseren Beobachtung und der leichten Landung wegen gewählt. Der Zweidecker war der erste in Deutschland gebaute sogenannte Rumpfdoppeldecker und machte im November 1911 seinen ersten Flug. Die Geschwindigkeit betrug 92 *km* pro Stunde. Das Quadratmeter Tragfläche ist hier mit 27 *kg* belastet, beim ersten Typ waren es nur 16 *kg*. Gleichzeitig sank das Gewicht des Zweideckers von 850 auf 650 *kg*, die Spannweite von 17·5 auf 15·5 *m*. Die Maschine hat eine große Reihe von Flügen ausgeführt und mehrere Stürze durchgemacht. Hierbei hat sich die Verwendung von Stahlröhren namentlich bei Reparaturen in so hervorragender Weise bewährt, daß für die späteren Konstruktionen nur noch Stahl als Banmaterial in Frage kommen konnte. Ein großer Vorzug des Stables liegt in seiner Wetterbeständigkeit. Ein Werfen und Verziehen durch Luftfeuchtigkeit ist ausgeschlossen. Gegen Rost kann man ihn durch entsprechenden Anstrich schützen. — Inswischen waren die

Anforderungen an einen leichten und schnellen Transport der unhandlichen Flugzeuge gewachsen. Dieses Bedürfnis wurde durch Herstellung eines neuen Flugzeuges befriedigt, dessen Flügel eine senkrechte Drehachse anweisen, um welche die Flügel vollkommen versparnnt nach hinten geklappt werden, wobei sie sich fächerartig übereinander decken. Dadurch gelingt es, das Eisenbahnprofil sowohl in der Höhe, als auch seitlich einzuhalten. Das Verfahren steht unter Patentschutz. Mit einem solchen Flugzeug wurde eine Fahrstrecke von 700 *km* zurückgelegt, ohne daß sich irgend welche Mängel zeigten. Als Richtlinie bei der Einzelkonstruktion diente die Forderung, alle lösbaren Teile ohne Hilfe irgend eines Werkzeuges einsetzen und entfernen zu können. Splintsicherungen und Schrauben waren also auszuschließen. Um dem Zweidecker gute Flugeigenschaften zu geben, wurde eine Reihe von Versuchen mit verschiedenen Flügelprofilen u. gemacht, um das günstigste Steig- und Geschwindigkeitsresultat herauszufinden. Auch auf die natürliche Stabilität haben solche Formen günstigen Einfluß, wodurch wieder eine Erhöhung der Flugsicherheit erreicht wird. Diese muß überhaupt das oberste Leitmotiv der Konstruktion bilden. So wurden schon gleich zu Anfang des Bestehens der Flugtechnischen Abteilung Bruchproben mit ganzen Maschinen durchgeführt, die eine 3·5fache Sicherheit ergaben. Es war das seinerzeit die höchste, die irgend ein Doppeldecker bis dahin erreicht hatte. Die neuesten Maschinen mit einer sechsfachen Sicherheit konstruiert. Nur durch eine derartige Erhöhung der Sicherheit wird eine Verminderung der Unfälle erreicht, mit der das Vertrauen zum Flugzeug wächst. — Herr Mackenthun hob zunächst hervor, daß die militärische Bedeutung des Flugwesens darnieder bei weitem überwiegt. Die »A.« hat es sich daher als Ziel gesetzt, vor allem die Feldmäßigkeit des Flugzeuges zu fördern. Der Vortragende zeigte an Lichtbildern, wie durch die schnelle Zusammenlegbarkeit der Flügel und durch die einfache Montage der Maschine zahlreiche bisherige Schwierigkeiten überwunden werden. Man sah acht Flugzeuge mit 132 *m* Frontbreite vor einer Halle stehen. Dieselben Maschinen nahmen in der Halle nur einen Raum von 24 *m* Breite und 10 *m* Tiefe ein. Auch die Unterkunftsmöglichkeit in einer Schenne etc. wurde an Bildern erläutert. Der Vortragende behandelte dann die sogenannte A. E. G.-Flugeinheit. Diese besteht aus einem Lastautomobil, das gleichzeitig als Werkstatt- und Schleppwagen dient, und aus dem angehängten Flugzeuge. Auf dem Lastwegen befinden sich alle Teile, die das Flugzeug im Felde benötigt, so daß die Flugeinheit befähigt ist, ohne jegliche Hilfe selbständig zu operieren. Außer acht Bedienungsmannschaften sind auf dem Wagen untergebracht: ein Tank für 600 *l* Benzin, weitere 160 *l* Benzin und eine entsprechende Menge Öl in Einzelkannen, Reserveteile, Werkzeuge, Kocheinrichtung, Verhandkasten, die Gewehre der Mannschaft und das Gepäck. Auch das Zelt ist ein Einheitszelt. Es umkleidet während des Transportes das Flugzeug wie ein Etui und kann durch Einsetzen der gleichfalls auf dem Lastwagen mitgeführten Zeltstangen innerhalb weniger Minuten in ein Standzelt umgewandelt werden. Zum Schlusse führte der Vortragende aus, daß es die Unabhängigkeit der Flugeinheit, ihre Beweglichkeit und Vollständigkeit seien, die dem Flugzeugführer ein Gefühl der Sicherheit geben, das seine Initiative hebt, seine geistige Frische fördert, seine Abspannung mildert. Ein solches Flugzeug brauche keine Saltomortale zu machen, seine Rekords liegen in der Kriegsbrauchbarkeit.

LITERATUR.

»Fliegerleutnant Bärensprung.« Roman von Paul Burg. Leipzig, 1914. Verlag von Franz Moeser Nachf. Preis brosch. 3 M. — Paul Burg führt dem Leser in überaus packenden Episoden das Schulfliegen und Übungsfliegen, den Feldpilotenflug und Überlandflug vor Augen und vertieft sich besonders eingehend in die Frage der Verwendbarkeit von Flugzeugen für den Heeresbetrieb im Manöver wie im Ernstfalle. Nirgends ermüdet uns lehrhafte, lähmende Theorie, überall pulsiert ein mitreißendes Leben der Piloten und Soldaten, beherrscht die Erzählung die anfrechte, wahrhafte Weltanschauung des Lebens, das seine Fesseln sprengte.

»Moderne Flugzeuge in Wort und Bild.« Von Heinz Erblich, Flugzeugführer (Autotechnische Bibliothek Band 51). Mit 154 Abbildungen im Text. Berlin 1914. Richard Karl Schmidt & Co. Preis geb. M. 2·80. — In diesem neuen, reich illustrierten Band der Autotechnischen Bibliothek sind, nach Kategorien eingeteilt, die wichtigsten Flugzeugkonstruktionen in ihren wesentlichen Merkmalen beschrieben; zuerst die Rindecker, wornter die Tauben und taubenähnlichen Apparate eine Gruppe für sich bilden, dann die Doppeldecker, zuerst die Flugzeuge, welche sich aus dem Farman-Typ entwickelt haben, dann die Rumpf-Doppeldecker, wornter die Pfeildoppeldecker wieder eine Extragruppe darstellen. Znm Schluß sind Flughoote behandelt. Wenn auch in erster Linie deutsche Konstruktionen in Wort und Bild vorgeführt werden, findet man doch auch eine stattliche Reihe Flugzeuge amerikanischer, französischer und englischer Konstruktionen beschrieben, so daß dieser vom Verlage sehr hübsch ausgestattete Band einen vortrefflichen Überblick über den jetzigen Stand der Flugindustrie und der Flugtechnik bietet. Als besonderer Vorzug mag noch hervorgehoben werden, daß der Autor des Buches selbst Flugzeugführer ist und in jahrelanger Praxis Gelegenheit gefunden hat, viele der in seiner Publikation dargestellten Apparate genau kennen zu lernen und auf ihnen zu fliegen.

»Fliegerhandbuch.« Ein Leitfaden der gesamten Flugtechnik. Von k. u. k. Hauptmann und Feldpiloten Robert Eyb (Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik Band 13). Mit 134 Abbildungen und 1 Tafel. Berlin 1914, Richard Karl Schmidt & Co. Preis geh. 10 M. — Der Verfasser hat durch seine Stellung im österreichischen Militärflugwesen, durch seinen Ruf als Flieger und seine lange Praxis weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und berufen, ein derartiges grundlegendes Werk zu schreiben. Der Autor behandelt sein Thema in folgenden sieben Abschnitten: Vorkenntnisse, Experimente, Wetterkunde, Der Motor, Entwurf und Bau, Propeller, Fliegen. Das letzte Kapitel zerfällt wieder in folgende Unterteile: Fliegen lernen, Fliegerschule, Fliegen im allgemeinen, Ausrüstung, Gefährdung von Flugzeugen, Das Flugzeug als Aufklärungsmittel. Schon diese Disposition läßt erkennen, daß das umfangreiche, reich illustrierte Buch neben dem theoretischen Rüstzeug viele der Flugpraxis des Verfassers entnommene Belehrungen, Winke und Ratschläge bringt. Jedes der einzelnen Kapitel enthält zahlreiche Abbildungen, fast ausschließlich nach Originalzeichnungen des Verfassers. Wenn auch daheren jede Seite des Buches erkennen läßt, daß Hauptmann Eyb in erster Linie die militärische Bedeutung der Flugzeuge im Auge hat, kann das Buch doch jedem Interessenten für Flugzeugbau und -technik empfohlen werden; man kann kaum ein Buch anführen, welches das in Betracht kommende Gesamtgebiet geschickter behandelt und Theorie und Praxis glücklicher vereinigt als dieses.

BRIEFKASTEN.

L. V. in G. — Der Flug Berlin—Wien, den Helmut Hirth gewann, fand im Juni 1912 statt.

L. v. R. in B. — Kommandant Paul Renard ist bis 1904 Leiter der Militär-aëronautischen Anstalt in Chalais-Meudon gewesen.

M. und A. in Wien. — Die Katastrophe in Fischamend bietet gar keinen Anlaß, »Wieder einer« zu sagen, denn in diesem Falle war der Ballon an seinem eigenen Ende ganz unschuldig!

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

„La Navigazione Aerea"

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. **Luigi Mina** vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag **E. Voghera,** Via Po 3, **Rom.**

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung), vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Kluxel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

The National Aeronautic Magazine of America **„FLY“**

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for $ 1·50 for a yeare subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sampoleo pies 10 cts. each.

The Airship

and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt, herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE DES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES

Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul.

ABONNEMENT D'UN AN
FRANCE : 6 Francs ETRANGER : 7 Francs
Numéro Spécimen franco : 60 centimes

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE

32, rue Madame, Paris

HOTEL „ERZHERZOG JOHANN“

SEMMERING.

Aëroplanstoffe

Aëroplanzugehör

Ballonstoffe

Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 10. Wien, 15. Juli 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Erzherzog Franz Ferdinand †. — Das Ballonunglück in Fischamend. — Zur Katastrophe in Fischamend. — Ein Fouvrilles Tod. — Weltrekord eines Luftschiffers. — Weltrekord im Danerflug. — Die Flugwoche in Aspern. — Von Berlin nach Serbien. — Georges Legagneux †. — Vom Flugtechnischen Verein. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

ERZHERZOG FRANZ FERDINAND †.

»Es kommt so manches anders, als man meint ... Die Sonne, die noch eben fröhlich scheint, neigt schon zum Untergang sich ...« Das elegische Wort des österreichischesten aller österreichischen Dichter hat furchtbar traurige Beziehung auf eine überragende Erscheinung Österreichs erhalten. Um die Zeit der Sonnenhöhe des Jahres, auf der Sonnenhöhe des Lebens ist der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und mit ihm seine Gemahlin durch eine unsäglich niederträchtige Tat dahingerafft worden.

Der Abscheu und die Empörung über das, was feuchtohrige Buben in tückischen Angriffen versucht und leider auch vollbracht haben, steigert sich noch, da mit dem politischen Märtyrer auch die Frau an seiner Seite gefallen ist. Welch erschütternde Tragödie: Die Gattin, die ihr Leben ganz und gar der Sorge um den Gatten geweiht hat, mit ihm durch die Kugeln des Mörders dahingestreckt, drei Kinder mit einem Schlage der Eltern beraubt! Und der greise Kaiser, dem nun abermals ein gewaltsamer Tod den Nachfolger auf den Thron entrissen hat und dem das Ungeheuerliche noch einmal die bittere Klage auf die Lippen drängt: »Mir bleibt doch gar nichts erspart!« Wahrhaftig, das Los der Großen auf der Erde ist auch an Schmerz und Kummer groß.

Mit dem Schmerz über das tragische Ende des Thronfolgers verbindet sich die Bewunderung seiner Mannhaftigkeit. Er schleudert die Bombe, die ihm zugedacht war und die schon auf seinen Wagen gefallen ist, mit der Hand zurück — und setzt seine Fahrt fort, ohne irgend etwas zu tun oder zu gestatten, das zu besserem Schutze für ihn hätte beitragen können. Diese heroische Haltung, diese eisernen Nerven wurden zum entsetzlichen Verhängnis — aber für den Mut des Mannes, der so dachte und handelte, gibt es nur das Gefühl der höchsten Achtung.

Ein so ritterlicher Mann mußte auch ein Freund jeglichen Mannessports sein. Erzherzog Franz Ferdinand war allen sportlichen Unternehmungen hold, die dahin abzielten, den Wert der Leibesübungen aller Art vor Augen zu führen, in der Erkenntnis, wie sehr der Sport geeignet ist, das Volkswohl und die Volkskraft zu heben und zu fördern. Er selbst pflegte wohl nur zwei Sportzweige in größerem Maße, den Reit- und Jagdsport, war jedoch in vielen Formen der Leibesübungen wohl bewandert. Einer seiner Ruhmestitel bleibt es auch, daß er frühzeitig die hohe Bedeutung der Luftschiffahrt erkannte und ihr seine Förderung angedeihen ließ. Bald nach der Gründung des seinerzeitigen Wiener, jetzt k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, im November 1900, übernahm Erzherzog Franz Ferdinand auf die Bitte des Herausgebers dieses Blattes das Protektorat über diesen Klub und verhalf ihm damit aufs wesentlichste zur Stärkung seines Ansehens.

Tiefe Trauer erfüllt nun die Völker des Habsburger Reiches am Grabe des Erzherzogs, mit inniger Wehmut bewegt das Geschick der Herzogin von Hohenberg jedes empfindende Herz, nur mit schmerzlichster Teilnahme kann man an die unglücklichen Kinder denken, denen der liebevolle Vater, die fürsorgliche Mutter so grausam jäh entrissen wurden. Und der ehrwürdige Kaiser wie der junge Sproß des Erzhauses, vor dem nun unmittelbar die große, aber auch schwere Zukunft steht, der jetzt wohl auch sagen muß: »Leb' wohl, meine Jugend!«, sie haben für jeden Österreicher neuerlich die Weihe empfangen, die der Schmerz verleiht. Aber die Bluttat von Sarajewo schmiedet auch das Bewußtsein nur noch fester, das in den Worten des Kaiserliedes seinen Ausdruck findet: »Innig bleibt mit Habsburgs Throne Österreichs Geschick vereint!«

DAS BALLONUNGLÜCK IN FISCHAMEND.

Von flugtechnischer Seite.

So hat denn auch Österreich seine Ballonkatastrophe zu verzeichnen! Neun junge, hoffnungsvolle Menschenleben in weniger als einer Minute vernichtet! Und in so gräßlichen, nicht auszudenkenden Todesqualen! Wie alle Augenzeugen berichten, sank der Ballon von 600 *m* auf ca. 250 *m* Höhe nur langsam, weil die obengespaltene Hülle des Ballons sich nach unten umlegte und wie ein Fallschirm wirkte. Die Unglücklichen in der Ballongondel hatten also endlose Sekunden hindurch Zeit, ihre entsetzliche, unrettbare Situation zu erkennen und vergebliche Versuche zu machen, um sich vor dem sie umzüngelnden Flammenmeere zu schützen; ihre jammervollen Hilferufe konnten aber nicht verhindern, daß sie bei lebendigem Leibe verkohlten!

Und warum diese schrecklichen Leiden? Warum dieses Opfer? Diese Frage ist nicht nur der nattirlichste erste Ausruf eines jeden, sie ist auch durch die Vernunft geboten und eine Pflicht für den Fachmann.

Die Tagesblätter haben ja auch schon alle diese Frage gestellt und leider zumeist in einer ganz widersinnigen, der Wahrheit nicht entsprechenden Weise beantwortet. Da wird von »blind wütendem Geschick«, von »schleudernden Böen«, von »saugenden Luftwirbeln« und anderem Unsinn gefaselt. Wenn ein Motorboot einen Passagierdampfer anrempelt — bei schönem, klaren Wetter — was ist da schuld? Doch nichts anderes, als daß das Motorboot leichtsinniger- oder mutwilliger-, jedenfalls aber sehr unvernünftigerweise viel zu nahe an das große Dampfschiff herangefahren ist. So war es auch bei dem Luftschiffzusammenstoß in Fischamend, und wenngleich »die Toten schweigen«, so haben es doch genug lebende Beobachter gesehen. Oberleutnant Flatz wollte zeigen, wie leicht er mit seinem Aëroplan den schwerfälligen Ballon umkreise, aber der Mutwille mißglückte und brachte damit acht schuldlosen Opfern einen furchtbaren Tod. Das Vertuschen und Schönfärben ist daher in diesem Falle nicht am Platze, denn es kostet noch weitere Menschenleben, wenn nicht energisch und schonungslos die Wahrheit gesagt wird.

Gleichzeitig muß man sich bei dieser Gelegenheit wieder ganz offen gegen alle jene wenden, die so sanguinisch sind, zu glauben, daß die heutigen Luftschiffe für Kriegszwecke brauchbar sind und darum darauf drängen, daß derlei ebenso kostspielige, wie nutzlose und lebensgefährliche Versuchsobjekte massenhaft als »Ausrüstung« für Kriegszwecke angeschafft werden.

Man verstehe nicht falsch: Es wird keineswegs in Abrede gestellt, daß in einer — wahrscheinlich noch ziemlich fernen Zukunft — praktisch brauchbare Aëroplane, oder sagen wir richtiger Flugmaschinen, konstruiert und erbaut werden dürften, aber die heutigen Aëroplane sind nur für Zirkuskünstler geeignet, nicht für einen praktisch-militärischen Gebrauch und schon ganz und gar nicht für allgemeinen Verkehr. Die lenkbaren Ballone waren aber nie brauchbar und werden es auch nie werden, nicht einmal, wenn man einst Motoren aus einem noch unerfundenen Stoffe bauen könnte, wo 100 Pferdekräfte nur 10 *kg* wiegen!

Die einsichtsvolleren Menschen, welche die Wahrheit dieser Worte wenigstens teilweise begreifen, pflegen zur Entschuldigung zu sagen: »Die anderen Staaten rüsten sich auch alle mit Flugmaschinen und lenkbaren Ballonen aus, Österreich allein kann nicht zurückbleiben!« Nun muß man allerdings unserem Vaterlande und insbesondere unserem Kriegsministerium das unbestrittene Verdienst zuerkennen, daß es von allen Staaten und allen Militärverwaltungen die meiste Vernunft und die meiste Sachkenntnis bewiesen hat, indem es dem Ansturm der finanziell an der Militäraëronautik interessierten Kreise den größten Widerstand entgegensetzte und den künstlich entflammten Enthusiasmus am meisten bremste. Es ist auch nicht zutreffend, wenn die von materiell interessierter Seite inspirierten Journale stets darüber klagen, die unzureichenden Finanzen Österreichs seien Schuld daran, daß die Armee Österreich-Ungarns so wenig aëronautische und aviatische Ausrüstung besitze. Man hat vielmehr in maßgebenden Kreisen von jeher eingesehen, daß der militärische Nutzen der neuen lenkbaren Luftfahrzeuge ein recht bescheidener ist und auch nicht entfernt jene »imposante vierte Macht« bildet, von welcher zahllose Tendenzartikel in der unverfrorensten Weise dem unwissenden großen Publikum allerlei Märchen erzählen.

Es gibt aber leider nicht nur unter der großen Menge des Volkes, sondern auch im Offizierskorps recht viele Personen, welche keine technischen Kenntnisse und ebensowenig praktische Erfahrung auf dem Gebiete der Luftschiffahrt besitzen. Dieses Gros ist es aber, durch welches die Militärverwaltungen — meist gegen ihren Willen — gedrängt werden, mit dem Strom zu schwimmen und die Widersinnigkeiten, welche im Auslande gemacht werden, gleichfalls mitzumachen.

Anläßlich der Katastrophe in Fischamend wurde in einer Zeitung in recht schwungvoller Art geschildert, wie der große Würger »Tod« den Menschen heimtückisch auflauert, um sie grausam zu zerfleischen. Man kann dies aber auch in einer anderen, viel lehrreicheren und beherzigenswerteren Weise auffassen.

Wenn ein Tourist von einer steilen Felswand abstürzt und mit zerschmetterten Gliedern in einer Felsspalte einen jammervollen Tod findet, so ist es äußerst selten, daß dieses Unglück geschieht, wenn er zum ersten Male eine so waghalsige Kletterei unternahm. Fast immer hat ein solcher Tourist schon 10-, 20-, 30mal früher in mutwilliger Weise sein Leben aufs Spiel gesetzt und oft genug ist er gewarnt worden, indem er nur

wie durch ein Wunder mit dem Leben davonkam. Wenn er das aber alles nicht beachtet, so kann man auch glauben, daß endlich dem Schicksal die Geduld ausging und er schließlich den Tod findet, den er so oft — ohne triftigen Grund — heraufbeschworen hat.

Dasselbe ist fast immer der Fall, wenn ein Automobilfahrer in blindem Dahinrasen eine geschlossene Bahnschranke nicht rechtzeitig bemerkt, über eine scharfe Kurve hinaussaust oder sonstwie verunglückt. Es ist gewiß nicht das erste Mal, daß er sein Fahrzeug so unvernünftig schnell dahinschießen ließ; oft genug vorher hat er als gefürchteter Schnellfahrer die Dorfbewohner durch sein strafbar schnelles Fahren am Leben bedroht; gewiß hat er schon gar viele Hunde, Enten, Gänse oder Hühner unter den Rädern seines Wagens zerquetscht und nicht wenige Fuhrwerke und nicht zuletzt auch sich selbst in kritische Situationen gebracht. Aber wenn er aus alledem nichts lernt und nicht klüger wurde, dann kann man füglich glauben, das Schicksal habe einmal die Geduld verloren und dem wahnwitzigen Treiben endlich ein Ende mit Schrecken bereitet.

Das gleiche gilt, wie noch von vielen anderen Dingen, auch von der Luftschiffahrt. Das Schicksal erweist sich auch hier meistens ohnehin recht langmütig und läßt den kühnen Eroberern der Luft hinlänglich Zeit, um durch Erfahrung klug zu werden. Nur wenn alles nichts nützt, wenn alle Warnungen vergeblich sind, dann macht es bitteren Ernst. Es wird niemand bestreiten, daß der Mut eine schöne Tugend ist, aber lobenswert und nachahmungswürdig kann man ihn nur in Verbindung mit — Vernunft nennen. Unvernünftiger Mut ist Übermut und in höherer Steigerung Tollkühnheit und Wahnwitz.

Die Aviatik in ihrem gegenwärtigen Zustande verlangt nun allerdings fast etwas mehr als vernünftigen Mut und darum darf man an die modernen Luftkünstler in dieser Beziehung keine übermäßigen Ansprüche stellen, denn sonst würden sie sich auf das böse Spiel überhaupt nicht einlassen. Umsomehr Grund liegt aber vor, von denjenigen, welche nicht selbst aktiv mittun, sondern nur von Ferne lenken und leiten, ausreichende Vernunft und Überlegung zu erwarten. Diese würde sich in einer objektiven, jedem persönlichen Interesse fernliegenden Erwägung ausdrücken, ob die vielen Opfer an Menschenleben und Geld unerläßlich notwendig sind, welche gegenwärtig gebracht werden? Und ob sie in einem rationellen Verhältnis zu dem Nutzen stehen, der durch diese Opfer tatsächlich erzielt wird?

Was die Motorballone anbelangt, so lacht jetzt schon halb Europa, wenn man sie als »Kriegsgeschwader der Lüfte« bezeichnet, denn einer nach dem anderen geht im tiefsten Frieden zu grunde, und von den stets plötzlich hereinbrechenden »Orkanen« und »senkrechten Böen«, die solche Zerstörungen anrichten sollen, bemerkt niemand etwas und man glaubt daher auch nicht mehr daran.

Was aber die Flugmaschinen betrifft, so bestreitet niemand, auch nicht einmal die Flugzeugfabrikanten, daß diese Apparate nur von den Heeresverwaltungen angekauft werden und sonst von niemandem, ausgenommen von jenen paar Luftakrobaten, die sich damit auf den Flugplätzen berufsmäßig produzieren. Das ist wohl der klarste und unwiderleglichste Beweis dafür, daß diese Luftfahrzeuge zu einem praktischen Gebrauche noch nicht geeignet sind und erst wesentlich verbessert werden müssen, bevor sie wirklichen Dienste leisten können.

Aus diesen beiden Erkenntnissen ergibt sich aber die notwendige Folgerung, daß man Lenkballone überhaupt gar nicht mehr anschaffen soll, weil sie unnütz sind, und daß man anderseits nicht in übereilter und höchst verfrühter Weise große Geschwader von Flugmaschinen ankaufen soll, mit welchen man vorläufig — wie die traurige Erfahrung lehrt — nur die eigenen Fliegeroffiziere und Mannschaften im Frieden dezimiert, sondern daß man in zielbewußter Weise anstreben soll, bessere Flugmaschinen zu konstruieren, indem man die bezüglichen Fabrikanten durch finanzielle Unterstützungen und Aussetzung von Preisen dazu animiert.

Eine solche Stellungnahme von Seite offiziell dazu berufener Autoritäten würde allerdings — außer der ja vorhandenen Erkenntnis der eben dargelegten Sachlage — auch noch den persönlichen Mut voraussetzen, diese Anschauung zu vertreten. Dieser Mut scheint aber leider derzeit nicht vorhanden zu sein. Es will niemand die Verantwortung dafür übernehmen, daß man vielleicht das Vaterland in Gefahr oder mindestens in Nachteil brächte, wenn man den wilden Rummel auf aëronautischem Gebiet nicht voll und ganz mitmacht, wie er jetzt seit einigen Jahren inszeniert wurde, über welchen man aber später gerade so mitleidig lächeln wird, wie über die seinerzeit an verschiedenen Orten schon gegründeten »Luftschiff-Verkehrsgesellschaften«, welche ebenso rasch als sie entstanden, wieder von der Bildfläche verschwunden sind.

Es gehört aber offenbar auch eine nicht in Abrede zu stellende Verantwortung dazu, Jahr für Jahr eine bestimmte Anzahl von Offizieren und Mannschaftspersonen geradezu in den Tod zu kommandieren, und zwar nicht mit der sicheren Überzeugung, daß diese Opfer absolut notwendig sind, zum Wohle aller Angehörigen des Staates, sondern höchstens in der Hoffnung, daß sie — vielleicht nicht ganz unnötig sind.

Welche der beiden Verantwortungen die größere ist, darüber sind wohl die Ansichten verschieden, aber jedenfalls ist es Pflicht der leitenden Stellen, den persönlichen Mut junger Wolkenstürmer sorgsam zu zügeln und mit fester Hand davor zu bewahren, daß er auf Abwege gerate, zum Übermut werde und statt nützlich zu sein, nur Unheil anrichte.

ZUR KATASTROPHE IN FISCHAMEND.

Die neun Luftfahrer, die bei dem großen Unfall bei Fischamend am 20. Juni ihr Leben eingebüßt haben, vermehren die Todesopfer der Luftschiffahrt in Österreich auf neunzehn. Insoferne auch der letzte Unfall durch ein Flugzeug hervorgerufen wurde, fallen alle 19 Tote in die Gruppe der Opfer der Aviatik. Diese sind folgende:

Vincent Wiesenbach (Wiener-Neustadt, 11. Juni 1911), Alexander Mosca (Wiener-Neustadt, 29. November 1911), Oberleutnant Aristides von Petrovics (Görz, 4. November 1912), Oberleutnant Eduard Schlitter, (Fischamend, 18. Februar 1913), Franz Georg Seidl (Aspern, 6. Juni 1913), Leutnant Oskar Dudić (Sarajewo, 10. Juli 1913), Oberleutnant Eugen Elsner und Zugsführer Philipp Srna (Aspern, 9. März 1914), Raimund Pitschmann (Neundorf, 24. April 1914), Feldpilot Wally (Wiener-Neustadt, 28. April 1914), Kommandant Hauptmann Johann Hauswirth, Oberleutnant Ernst Hofstädter, Oberleutnant Adolf Breuer, Kommandant Leutnant Otto Haidinger, Ingenieur Gustav Kammerer, Korporal Franz Chadima, Gefreiter Franz Weber, Oberleutnant Ernst Flatz und Fregattenleutnant Wolfgang Puchta (Fischamend, 20. Juni 1914). Hiezu kommen zwei im Ausland zu Tode gestürzte Österreicher: Eduard Rusjan aus Görz, der 1911 in Belgrad verunglückte, und Buchstätter, der sich 1913 in Johannisthal erschlug.

Das zu grunde gegangene Militärluftschiff »M. III Körting-Wimpassing« wurde im Jahre 1910 von der Österreichischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft Körting-Wien mit den Vereinigten Gummiwarenfabriken Harburg-Wien für die Heeresverwaltung hergestellt. Der Ballon war 68 *m* lang, hatte 10·4 *m* größten Durchmesser, faßte 3600 m^3 Gas und hatte zwei Luftsäcke, einen im vorderen, einen im hinteren Teil des Gasraumes, die dem Schiff ein Aufsteigen bis etwa 1500 *m* gestatteten und zur Höhensteuerung mittels Schwerpunktverschiebung diente. Die Gondel hatte eine Länge von 25 *m*. Die Eigenart des Luftschiffes lag vornehmlich in der für die Lastverteilung auf die Hülle gewählten Form. Das Triebwerk bestand aus zwei achtzylindrigen Körting-Motoren von je 75 H. P., die zwei vierflügelige Holzschrauben von etwa 3 *m* Durchmesser mit einer Drehzahl von 400 in der Minute trieben. Das Fahrzeug gehörte zu der halbstarren Luftschiffen. Der Ballon befand sich im Besitze der Heeresverwaltung, sein Standort war die Luftschifferabteilung in Fischamend. Bemerkenswerte Leistungen hatte der Ballon nicht zu verzeichnen.

Die letzte Aufstiegsserie sollte, wie schon gemeldet, zu Terrainaufnahmen dienen. Das Ziel der Versuche war die photographische, rechnerische und manuelle Auswertung der Vermessungsaufnahmen aus der Luft nach dem System Theodor Scheimpflugs bis einschließlich der Originalzeichnung je eines Planes (Konstruktionsblattes) 1 : 10.000 und 1 : 25.000. In dem Arbeitsprogramm für die Versuchsaufnahmen zwischen Bruck a. d. Leitha und Fischamend waren zwei Gruppen von je fünf, 750 bis 800 *m* au der Peripherie voneinander entfernten Triangulierungspunkten — einerseits bei Bruck a. d. Leitha, anderseits bei Fischamend — in Aussicht genommen. Diese Versuche und Arbeiten sollten durch mehrere Wochen fortgesetzt werden. Ungefähr zu gleicher Zeit sollten in verschiedenen Gemeinden der Umgebung unter Leitung des Ingenieurs Kammerer vom Th. Scheimpflugschen aërophotogrammetrischen Institute in Wien in Gegenwart einheimischer und ausländischer Militär- und Zivilfachmänner für Vermessungswesen, Geländeaufnahmen nach dem System Th. Scheimpflug vorgenommen werden. Die Aufnahmen waren vom Ackerbauministerium zu dem Zwecke angeordnet, um die Eignung der Scheimpflugschen Vermessungen aus der Luft für landwirtschaftliche Kommassations- und Meliorationszwecke darzutun.

ZU FONVIELLES TOD.

Dem kürzlich verstorbenen Altmeister der Luftschiffahrt, Wilfrid de Fonvielle, hält der bekannte französische Journalist François Peyrey in »La Vie au Grand Air« einen warmen Nachruf mit den folgenden Worten:

»Nun ist er gestorben, achtundachtzig Jahre alt. In seinem mehr als bescheidenen Heim in der Rue des Abbesses, recht in der Stille, hat der originelle, geistvolle Gelehrte die Augen geschlossen und die Tagespresse hat von seinem Tode kaum Notiz genommen.

Wilfrid de Fonvielle ist vor allen anderen Dingen Aëronaut gewesen. Nichtsdestoweniger hat er mit Autorität auch davon fern abliegende Wissenschaften behandelt. Neben seinen aëronautischen und wissenschaftlichen Arbeiten findet man aber auch schwungvolle Romane und politische Schriften. Von einer fast brutalen Offenheit, wußte er niemals seine Gedanken zu verschleiern. Er ist arm gestorben: das ist die Ordnung.

Blättert man in der Geschichte der Luftfahrt der letzten sechzig Jahre, so erblickt man fast auf jeder Seite Fonvielles Namen. Er war einer derjenigen, die den Ereignissen weit voranschreiten. Er rief Fortschritte aus, die erst kommen sollten, und als die Männer der Wissenschaft vor dem Anblick einer Ballongondel noch Angst hatten, da war Fonvielle längst ein fleißiger Luftfahrer, der ihrer spottete. Der offiziellen Wissenschaft neigte er nicht zu. Er liebte es, als Franc-tireur zu wirken.

Einen rechten Husarenritt im Ballon machte Fonvielle mit Gaston Tissandier am 7. Februar 1869. In einem Aërostaten von 700 m^3 legten die beiden in 35 Minuten 80 *km* zurück! Es gab eine fürchterliche Schleiffahrt bei Neuilly-Saint-Front. Zwei Monate später kam es zum diametralen Gegensatz: Mit G. Mangin aufsteigend, gelangte Fonvielle in $2^1/_2$ Stunden von La Villette bloß bis zum Friedhof von Clichy — macht 900 *m*! Fonvielle lernte aus den oft so kuriosen Kaprizen des Windes nicht weniges; er drang immer wieder auf eingehendes Studium der Grenze der Luftströmungen. Wie bekannt, gehörte Fonvielle auch zu den »Belagerungs-Aëronauten«. Er hat einen Postballon aus dem belagerten Paris geführt.

Sein Alter trug der kräftige Mann ganz ausgezeichnet. Er schien unverwüstlich. Mit 76 Jahren, am 31. Oktober 1902, fiel es Fonvielle ein, einen Aufstieg zur Beobachtung einer Sonnenfinsternis zu machen. Die sechs Stunden Ballonfahrt ermüdeten ihn, wie er behauptete, nicht im geringsten und er war von überströmender Lustigkeit. Er riet uns, in der Ausrüstung eines Ballons niemals eine Flöte und eine Geige zu vergessen, um den Dorfbewohnern nach der Landung eins zum Tanzen aufzuspielen.

Manchmal setzte uns Fonvielle durch absonderliche Ideen in Verblüffung. Er ist immer ein gelungener Kauz gewesen, bereit zu den

abenteuerlichsten Dingen. In den Dreißigerjahren machte ein Pyrotechniker namens Ruggieri Versuche mit riesigen Raketen und band auch einmal ein Schaf an eine solche. Das Tier ward in die Luft entführt und landete ohne Schaden. Gleich machte sich Fonvielle in der »Revue Scientifique« erbötig, das Schaf bei einem derartigen Versuch durch seine Person zu ersetzen. In seiner »Science en ballon« beklagt er sich dann, daß niemand seinen damaligen Wunsch erfüllt habe.

Wilfrid de Fonvielle kannte natürlich die Werke von Cyrano. Er wußte, daß dieser Phantast den Einfall geäußert hatte, seinen großen hölzernen Vogel durch Raketen emportragen zu lassen, deren reihenweise Entzündung genau vorherberechnet sein müßte. Später erklärte Fonvielle, seine Raketenidee habe er bloß publiziert, um die furchtsamen Meteorologen zu ärgern, die immer bloß auf der Erde sitzen, statt im Ballon zu fahren. Im Jahre 1902 kam Fonvielle der Akademie der Wissenschaften gar mit dem Projekte, den Mont-Pélée, den fürchterlichen Vulkan von Martinique, vom Ballon aus zu studieren! Natürlich ging die Akademie nicht auf das Unternehmen ein, das wohl Fonvielles Leben verkürzt hätte.

Die Aëronauten und die — Setzer werden ewig an Fonvielle denken. Warum die letzteren, das wird jeder begreifen, der die Kratzfüße Fonviellescher Schrift je gesehen hat; wir Aëronauten aber werden seiner nie vergessen, da wir ihm ja Unzähliges verdanken.«

WELTREKORD EINES LUFTSCHIFFES.

35½ STUNDEN FAHRT!

Einen Weltrekord der Dauer schuf am 28.—29. Juni der Lenkballon »Adjutant Vincenot«, ein in Toul stationiertes Lebaudy-Luftschiff der französischen Armee. Der 8000 m^3 große Lenkballon fährte eine Krenzfahrt über Frankreich aus, die von schönem, gleichmäßigem Wetter begünstigt war und 35 Stunden 29 Minuten dauerte.

Der bisherige Weltrekord der Lenkballone betrug nach der von der Fédération Aéronautique Internationale anerkannten Zusammenstellung 22 Stunden, geleistet von dem französischen Militär-Luftkreuzer »Adjutant Réau«. Einige über diese Dauer hinausgehende Fahrten deutscher Lenkballone wurden nicht als Rekords registriert.

WELTREKORD IM DAUERFLUG.

LANDMANN FLIEGT 21¾ STUNDEN.

Der deutsche Pilot Werner Landmann brachte am 28. und 29. Juni mit einem grandiosen Dauerflug den Weltrekord an sich. Es gelang ihm nämlich, sich nicht weniger als 21 Stunden 49 Minuten in den Lüften zu halten!

Schon am 24. Juni machte sich Landmann in Johannisthal an einen Rekordversuch, während auch Basser flog, der dann mit 18 Stunden 12 Minuten den Rekord erlangte. Landmann wurde damals, nachdem er die Nacht hindurch geflogen, von einem furchtbaren Unwetter überrascht, das ihm fast zum Verderben geworden wäre. So entschloß er sich denn, immer vor dem Unwetter herfliehend, nach Süden weiterzufliegen und landete nm 2 Uhr 26 Minuten ohne Unfall in Liegnitz.

Landmann, der außerordentlich erschöpft war, erzählte folgendes: »Als ich in Johannisthal von dem Gewitter überrascht wurde, hatte ich keine Zeit mehr, den Sturm zu meiden. Es war unmöglich, gegen den Wind, der meiner Schätzung nach zeitweise über 25 Sekundenmeter betrug, anzukämpfen, und so ließ ich mich denn von den furchtbaren Böen immer in südlicher Richtung treiben. Mein Bestreben war, so schnell wie möglich der Gewitterzone zu entrinnen, denn da ich weder Karten noch Kompaß bei mir hatte, wußte ich nicht, wo ich mich eigentlich befand. Zu allem Unglück bemerkte ich, daß bei den ungeheuren Stößen, die der Doppeldecker auszuhalten hatte, das eine Ölzuführungsrohr des Motors gebrochen war. Der Mercedes lief nicht mehr mit voller Tourenzahl, und so mußte ich mich denn nach einem Landungsplatz umsehen. Plötzlich sah ich in nicht allzu großer Entfernung unter mir die Häuser Breslaus und so wendete ich östlich und hielt auf Liegnitz zu, das ich glücklich erreichte.«

Der Flieger hatte bei seiner Landung noch Brennstoff für 5 Stunden bei sich. Auch der Motor hätte trotz des Defektes noch während der Landmann fehlenden Stunde funktioniert. Landmann hat sich tatsächlich im ganzen 17 Stunden und 31 Minuten in der Luft gehalten und etwa 1600 *km* zurückgelegt, während sein Konkurrent Basser, wie gesagt, 18 Stunden 12 Minuten zu verzeichnen hatte. Den bisherigen französischen Rekord von 15 Stunden 28 Minuten hat Landmann allerdings ebenso wie Basser überboten.

Am 29. Juni übertraf nnn Landmann auch den Basserschen Rekord bei weitem. Landmann hatte 600 *l* Benzin und 50 *kg* Öl als Betriebsmittel für seinen Mercedes-Motor an Bord genommen. Die Belastung erwies sich jedoch als zu schwer, es mußten 30 *l* Brennstoff zurückgelassen werden. Während der Nachtstunden orientierte sich der Flieger durch Leuchtfeuer und zwei flammende Holzstöße, die die Flugbahn markierten. Nachdem er den Weltrekord Bassers geschlagen hatte, flog er noch ruhig weiter, bis der Benzinvorrat erschöpft war. Seine Flugzeit ist nm 3 Stunden 37 Minuten höher als jene von Basser.

Werner Landmann ist am 23. August 1892 zu Gießen geboren. Er ist einer der jüngsten deutschen Flieger. Sein Pilotenzeugnis erwarb er erst am 8. April 1914 zu Johannistal.

DIE FLUGWOCHE IN ASPERN.

Die Asperner Flugwoche ist zu Ende. Obgleich sich ihre Veranstalter die größte Mühe gegeben hatten, das Programm abwechslungsreich zu gestalten und mit solchen Konkurrenzen zu schmücken, die einen innigen Kontakt mit dem Publikum herstellen sollten; obgleich sie ferner zur Bestreitung dieses Programms die ansersiesensten Flieger verschiedener Nationen heranzogen; und obgleich mehrere dieser Flieger mit halsbrecherischen Extraproduktionen nicht sparten, mit Kunststückchen, denen man die größte Zugkraft zutrauen mochte: trotz alldem spielten sich die Bewerbe vor mehr oder minder leeren Schranken ab nnd es kann kein Zweifel mehr übrig bleiben, daß das anfangs so rege Interesse des Publikums an den Flugmeetings ganz abgeflaut ist. Die Flugwochen haben sich — wenigstens als Attraktion — überlebt.

Die große Verkehrsfrage der Massenbeförderung von Wien nach dem Flugfelde in Aspern, über die sich so viele Köpfe zerbrochen haben, geht einer ungeahnt einfachen Lösung entgegen, indem sich nämlich die »Massen«

erheblich der Beschränktheit der Beförderungsmittel anpassen. Die Veranstalter der Meetings haben sich diesen Ausgleich allerdings anders vorgestellt.

Die Tatsachen zeigen jetzt deutlich, wie recht der Herausgeber unseres Blattes hatte, als er schon vor mehreren Jahren prophezeite, Schaustellungen auf Flugfeldern hätten nicht auf bleibende Zugkraft zu rechnen und könnten somit kein dauerndes Geschäft für die Veranstalter darstellen. Es handelte sich damals um das Projekt eines Flugplatzes in Simmering, das im Wiener Magistrat aufgetaucht war. Wie man in diesem Blatte, Nr. 1 von 1911, nachlesen kann, warnte unser Herausgeber in der Budgetdebatte des Gemeinderates vor einem derartigen Unternehmen. Die Zeit der anfänglich so anziehenden Flugmeetings — so führte er aus — sei vorbei; überall würden die Überlandflüge an Stelle der Meetings treten.

Die Annahme also, daß es sich rentieren würde, ein Flugfeld zu schaffen, wie etwa eine Rennbahn, sei eine völlig irrige und würde nur zu den größten Enttäuschungen führen. Eine solche Anlage würde für die Gemeinde bloß einen zweiten solchen unglücklichen Vergnügenheitsbesitz bedeuten wie der Kobenzl, nur ohne den realen Wert, den doch schließlich der letztere besitzt. Der Redner schloß seine Ausführungen mit der Bemerkung: »Es wird vielleicht den einen oder den anderen wundern, daß ich als Präsident des Österreichischen Aero-Klubs und der Österreichischen Aëronautischen Kommission gegen dieses Projekt spreche. Ich bin aber hier in erster Linie Vertreter meiner Wiener Wähler und Steuerzahler und kann nicht ruhig zusehen, daß etwa gegen mein besseres Wissen Unsummen für eine spekulative Anlage verausgabt werden, welche dann nur einen fressenden Besitz bilden würde, während die Flugsache sehr wenig oder nichts davon hätte. Will man für diese letztere etwas tun, so wird das immer durch Preise in viel zweckmäßigerer Weise geschehen.«

Die in diesen Worten ausgedrückte Meinung hat sich als richtig erwiesen und wird noch in Hinkunft Bestätigungen erfahren.

Zu dem letzten Berichte über das Meeting ist nun noch einiges nachzutragen.

Sonntag den 28. Juni, am vierten Tag des Meetings, wurde wieder ein neuer Höhenweltrekord geschaffen. Oberleutnant Bier verbesserte nämlich den tags vorher von Hirth aufgestellten Rekord mit zwei Passagieren um mehr als 500 *m*, indem er 5410 *m* erreichte. Das »Geschwindigkeitsmatch« war diesmal interessanter als sonst, weil die reine Luft das Verfolgen der Flieger auf weite Entfernungen gestattete. Das Wirkungsvollste war die Ächterkonkurrenz, das das Franzosen Gelegenheit zu ernstaunlichen Kunstwendungen gab. Insbesondere glänsten Garros, Gilbert, Poulet nnd Bielovucic.

Montag den 29. Juni, am letzten Flugtag, kam das »Geschwindigkeitsmatch« Aspern—Poyadorf—Aspern zur Entscheidung; Garros, Gilbert, Prevost und Loessl waren starterechtigt. Da Loessl zurücktrat, rückte der Nächstqualifizierte Hirth vor. Doch auch Hirth erklärte, mit den Franzosen das Wettrennen in den Lüften nicht aufnehmen zu wollen, und es wurde schließlich das Übereinkommen getroffen, daß die drei Franzosen die drei ersten Preise untereinander aufteilen und Hirth den vierten Preis erhalten soll.

Auf diese Entscheidung folgte das nationale Geschwindigkeitsrennen nach Wiener-Neustadt, für welches die Teilnahme eines Passagiers vorgeschrieben war. Widmer mußte bei der Palverfabrik Blumau landen, da er einen Propellerbruch erlitt. Der Pilot blieb unverschrt. Den Sieg errang Sparmann.

Mittlerweile vollführten Chanteloup, Bielovucic, Gilbert und Chevillard ihre Kunststücke.

Den Abschluß des Tages bildeten die nationale Abfangkonkurrenz und der Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeit.

Nachträglich wurde noch am 30. Juni um 5 Uhr früh der Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeit um die Prämie des Kriegsministeriums ausgetragen. Anspruch auf die Prämie haben jene Bewerber, denen es gelingt, eine Mindestgeschwindigkeit von nicht mehr als 65 *km* und eine um mindestens 100 Prozent höhere Maximalgeschwindigkeit zu erzielen. Es beteiligten sich Chanteloup, Prévost, Garros, Gilbert, Hirth, von Loessl, Bier, Sparmann und Krieger. Den Sieg trug Sparmann (Lohner-Doppeldecker, 90 H. P., Anstro-Daimler) davon, der eine um 158 Prozent bessere Höchstgeschwindigkeit als seine Minimalgeschwindigkeit erreichte (Preis von 2000 K). Zweiter wurde Oberleutnant Bier (132 Prozent, 2000 K), Dritter Hirth (118 Prozent, 1000 K).

Nun zu den Gesamtergebnissen des Flugmeetings. Vor allem sei an die Weltrekords erinnert, die geschaffen wurden. Es waren — was eine Spezialität der Wiener Meetings zu sein scheint — Höhenrekorde. Am ersten Tage flog Bier mit zwei Passagieren 4130 *m* hoch, den zweiten Tag mit ei nem Passagier 6400 *m* und Loessl überbot den Rekord mit zwei Passagieren auf 4240 *m*; am dritten Tage schuf wieder Bier einen Weltrekord mit einem Passagier von 6170 *m*, also um 80 *m* mehr als der zuletzt geltende absol nte Höhenrekord Legagneux von 6120 *m*, während Hirth an diesem Tag den Rekord mit zwei Passagieren auf 4900 *m* brachte und Loessl mit drei Passagieren 4770 *m* erre ichte; am vierten Tage verbesserte Bier den Zweipassagierrekord auf 5440 *m*. Der Höhenweltrekord ohne Passagier wurde seither durch Linnekog el überboten, Bier hält jedoch gegenwärtig den Höhenweltrekord mit zwei Passagie rn, Loessl den mit drei Pas sagieren.

Die Resultate der Wettbewerbe lauten wie folgt:

Wettbewerb auf Dauer (Preis der Stadt Wien). Alois Stiploschek (Parasol-Eindecker, 100 H. P. Argus) zwei erste Tagespreise à 1000 K und den Gesamtdauerpreis von 1000 K, nebst 290 K Prämien, zusammen 3290 K; Edmund Sparmann (Lohner-Doppeldecker 90 H. P. Austro-Daimler) einen ersten Tagespreis von 1000 K, einen dritten Tagespreis von 250 K, je ein Drittel der drei Tagespreise und je e in Viertel der drei Tagespreise nebst Prämien, insgesamt 2290 K; Ingold (Aviatik-Doppeldecker, 100 H. P. Argus) 1450 K.

Wettbewerb auf Höhe (Preis des Arbeitsministeriums). Heinrich Bier (Lloyd-Doppeldecker, 140 H. P. Hiero) drei erste Tagespreise à 2000 K und den Maximalpreis von 3000 K, zusammen 9000 K; Hellmut Hirth (Österr.-ungar. Albatros-Doppeldecker, 150 H. P. Benz) 2500 K; Ernst von Loessl (Österr.-ungar. Albat ros-Doppeldecker, 100 H. P. Hiero) 2000 K; Andemars (Morane, 80 H. P. Gnome) 2000 K.

Geschwindigkeitsmatch (Preis der Stadt Wien), Garros, Prevost und Gilbert teilen die drei ersten Preise zu je 3000 K; Hirth erhält den vierten Preis von 1000 K. Mit den Prämien gewinnt Garros (Morane, 80 H. P. Gnome) insgesamt 3651 K; Gilbert Eugène Gilbert (Morane-Saulnier, 80 H. P. Rhone und Deperdussin, 140 H. P. Rhone) 3651 K; Maurice Prevost (Deperdussin, 80 H. P. Rhone) 3372 K; Hirth 1568 K. Der Rest der Prämien von 6000 K wird auf die übrigen Konkurrenten nach Maßgabe der erteilten Punkte aufgeteilt.

Steigeschwindigkeit (Preis des Kriegsministeriums und der Marinesektion). Garros e inen ersten Tagespreis von 2000 K und die Prämie von 1000 K für die beste Leistung, zusammen 3000 K; Gilbert einen ersten und einen vierten Tagespreis, zusammen 2500 K; Legagneux (Nieuport, 80 H. P. Gnome) einen zweiten und einen dritten Tagespreis, zusammen 2000 K.

Internationales Geschwindigkeitsrennen (Schichtpreis). Loessl 6000 K, Garros 3000 K, Hirth 1500 K, Chanteloup (Candron, 80 H. P. Rhone) 1000 K, Prevost 500 K.

Nationales Geschwindigkeitsrennen (Preis des Landes Niederösterreich). Sparmann 4000 K, Ferdinand Konschel (Lohner-Parasol, 80 H. P. Gnome) 2500 K, Viktor Wittmann (Lohner-Doppeldecker, 140 H. P. Anstro-Daimler) 1000 K.

Differenz der Geschwin digkeit (Preis des Kriegsministeriums) Hirth 2000 K, Loessl 1250 K, Chanteloup 750 K, Gilbert 500 K. Prämie des K riegsministeriums von 8000 K: Sparmann 5000 K, Bier 2000 K, Hirth 1000 K.

Internationale Abflugkonkurrenz (Preis des Unterrichtsministeriums). Maurice Cbevillard (Farmann, 80 H. P. Gnome) und Poulet (Caudron-Doppeldecker, 60 H. P. Rhone) je 1750 K; Chanteloup und Gilbert je 750 K.

Nationale Abflugkonkurrenz (Preis der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer). Konschel (Etrich-Taube, 90 H. P Daimler) 2000 K, Sparmann 1500 K, Wittmann 1000 K.

Achterkonkurrenz (Preis des Handelsministeriums). Chevillard zwei Tagespreise von je 1000 K und den Anerkennungspreis von 1000 K, zusammen 3000 K; Gilbert zweiten und vierten Preis, zusammen 1000 K; Chanteloup für einen zweiten Tagespreis 750 K; Garros und Bathiat (Bathiat-Sanchez, beide 60 H. P. Rhone) für einen dritten Tagespreis 500 K; Poulet für einen vierten Tagespreis 250 K.

Notlandungskonkurrenz (Preis der Stadt Wien). Die Preise kommen nicht zur Verteilung, da keiner der Bewerber die Bedingungen erfüllt hat.

An der Spitze der Preisträger steht der Österreicher Edmund Sparmann mit 12.790 K. Dann kommen Garros (Frankreich) 11.351 K, Bier (Österreich) 11.000 K, Loesal (Deutschland) 9622 K, Gilbert (Frankreich) 9101 K, Hirth (Deutschland) 9058 K, Konschel (Österreich) 5079 K, Chantelonp (Frankreich) 4837 K. Chevillard (Frankreich) 4750 K, Stiploschek (Deutschland) 4740 K, Prevost (Frankreich) 3872 K, Poulet (Frankreich) 3803 K, Audemars (Schweiz) 3293 K, Legagneux (Frankreich) 2500 K, Wittmann (Ungarn) 2500 K Bielovncic (Frankreich) 2465 K, Ingold (Deutschland) 1450 K, Schulz (Deutschland) und Bathiat (Frankreich) je 779 K, Krieger (Deutschland) 465 K, Amerigo (Deutschland) 440 K, Lilly Steinschneider (Österreich) zwei Damenprämien von je 200 K, zusammen 400 K, Widmer (Österreich) 250 K, Desbruyère (Frankreich) 93 K.

VON BERLIN NACH SERBIEN.

Am 30. Juni flog der deutsche Pilot Max Schüler, begleitet von dem Ingenieur Friedrich Wilhelm Seekatz, von Johannisthal bis tief ins serbische Land hinein. Schon um $^1/_2$3 Uhr morgens wurde aufgebrochen. Der Flug ging über Böhmen und Ungarn. In Senftenberg, Budapest und Ujvidék (Neusatz) wurden Zwischenlandungen vorgenommen. Um $^1/_4$9 Uhr abends endigte die Reise bei einbrechender Dunkelheit unweit von Nisch. Aus einer lebhaften Schilderung der Reise durch den Ingenieur Seekatz, veröffentlicht in der »B. Z. a. Mittag«, seien folgende Einzelheiten herausgegriffen:

»Am letzten Tage des vergangenen Monats erfolgte auf dem Flugplatz Johannisthal um 2 Uhr 25 nachts der Start. Wir hatten uns vorgenommen, den Distanzrekord mit Passagier zu überbieten. Unser Apparat, ein D. F. W.-Doppeldecker neuester Bauart, mit 150 H. P. Benz- und Beschke-Propeller, mit Max Schüler am Steuer, hob sich trotz der großen Last schnell ab, und fort ging's durch Nacht und Nebel unserem ersten Ziel entgegen: Budapest. Mit unheimlicher Geschwindigkeit flogen wir dahin, orientierten uns lediglich nach dem Kompaß, erreichten bald das Riesengebirge und nahmen in Senftenberg in Böhmen die erste Zwischenlandung vor. Die Uhr zeigte 5 Uhr 2 Minuten. Von unserem Kurs waren wir zirka 10 *km* zu weit rechts gedogen. Ich hatte mir eine Karte mit 50 / Benzin verstaut, die ich sofort nach der Landung auffüllte. Viel Leute waren nicht da. Also nur weiter! Das Gelände zeigte sich als sehr ungeeignet, und zweimal mußten wir starten, um endlich ans dem hohen Gras heranzukommen.

»Zwei Stunden hatten wir versäumt. In unserem Kurs schwenkten wir um 7 Uhr 15 ein und landeten bereits 9 Uhr 28 in Budapest, wo leider das bestellte Benzin noch nicht eingetroffen war. Wir führen in die Stadt, besorgten uns Karten und starteten um 1 Uhr 15. War das eine herrliche Fahrt durch die ungarische Tiefebene! Die Dörfer und Städte flogen uns direkt zu, und um 2 Uhr 58 landeten wir in Ujvidék an der Donau. Der Platz war ausgezeichnet, wir hielten ihn für eine Weide.

»Kaum gelandet, erscheint ein Soldat, der uns in äußerst liebenswürdiger Weise erklärt, daß wir auf einem österreichischen Militärflugplatz seien. Richtig, da hinten stehen ja ganz versteckt sechs Schuppen, die Etrich-Tauben bergen. Ich fülle Benzin auf, Schüler schläft im Offizierspilotenzimmer eine Stunde, um sich von der Fahrt durch die Puszta zu erholen. Eine gliihende Hitze herrscht. In einem Automobil kommen der Kommandeur und verschiedene Offiziere. Äußerst liebenswürdig erkundigen sie sich über unsere Fahrt und Wünsche. Ganz im stillen erklärt mir einer der Herren, daß wir in einer verbotenen Zone gelandet seien. Ich erschrecke schon, er bernhigt mich und händigt Schüler die schriftliche Erlaubnis zur Weiterfahrt ein. »Wo wollen die Herren hinfliegen?« — »Nach Serbien, womöglich noch weiter!« —

»Um 5 Uhr verabschiedeten wir uns und donnerten mit unseren 150 H. P. durch die Pfützen, daß alles ansrieß.

»Serbien sieht von oben aus, wie eine grüne Wiese mit einem Maulwurfhügel an den andern. Wir suchen die Eisenbahnstrecke nach Nisch, finden sie nicht, fliegen nach Kompaß und erkennen bald unseren richtigen Kurs.

»Mittlerweile wird es immer dunkler, in der Ferne ziehen schwarze Wolken auf. 1200 *km* müssen falleu, komme was will. — Richtig, vor Nisch geraten wir in das Unwetter. Schwarz wie die Nacht. Ich halte mich an meinem Sitz fest, Schüler schwitzt vor Anstrengung, und knapp über die riesigen Gebirgskäge sanst der D. F. W.-Doppeldecker. Von Städten und Dörfern nichts mehr zu sehen. Wenn wir herunter müssen, ist alles vorbei! So ein Gelände, Fels an Fels, ohne ein einzige menschliche Wohnung, hat sich vor meinen Augen noch nicht abgerollt. Manchmal glaube ich, daß der Apparat an den felsgegürteten Abhängen anprallt, aber hier zeigt sich Schüler wieder als Beherrscher der Situation. Wir müssen weiter. Trotz der Dunkelheit!

»Endlich zwingt uns Benzinmangel und die einbrechende Nacht, zu landen. Aber wo? Wir suchen etwa 15 Minuten und finden endlich an steilen Abhängen einige Felder. Die Augen sind aufs äußerste angestrengt. Maschine gegen den Wind, ganz knapp gedreht, und mitten auf einem kleinen Feld steht der Apparat endlich still. 8 Uhr 15 Minuten.

»Schüler und ich reichen uns die Hände . . . Wo sind wir? Plötzlich tauchen zwei schwarze Gestalten auf. Ich rufe sie an, sie trauen sich scheu heranzukommen. Wir gehen auf sie zu, ich packe meine wenigen ruthenischen Sprachkenntnisse aus. Es hilft. Sie begrüßen uns durch Händedruck.

»Bald kommen bewaffnete Männer, die Gewehre am Riemen, den breiten Patronengurt reichlich mit Munition versehen. Einer aus der Gruppe ist Grenzjäger, er will bei dem Apparat bleiben. Die Leute sind trotz ihres räuberhaften Aussehens sehr freundlich. An der Straße dort liegt ein Hotel, sagen sie uns. Gott sei Dank! Drei bewaffnete Serben führen uns über einen steinernen Pfad nach einem einstöckigen Hause, das dem Zusammenbruch droht. Hier ist also das Hotel!

»Na, so etwas hatte ich mir ja auch nicht vorgestellt. Hinter einer langen Bretterkiste steht der Wirt. Auf dem Lehmboden sitzen verschiedene schwarze Gesellen, die sich bei unserem Eintritt tief verneigen. So viel Schmutz in einem so kleinen Raum habe ich noch nicht gesehen. Schüler und ich nehmen uns die einzigen »Barschemel« und eröffnen den Abend mit einer Runde Schnaps für unsere neuen Freunde. Bier gab es nicht und der Wein schmeckte ungefähr wie Essigwasser mit Jodoform. Zu essen gab es außer trockenem Brot auch nichts.

»Am nächsten Morgen ritten wir auf Gebirgsponys zum nächsten Ort Egri Palanka, wo wir unsere Landungsbescheinigung erhielten. Am Abend wurden wir vom Kommandeur des dortigen 9. Infanterieregiments zum

Essen eingeladen und sind von den Offizieren außerordentlich gut aufgenommen worden.

»Zum Starten eignet sich das Gelände nicht, und so wird denn der Apparat zur nächsten Bahnstation transportiert. Die Entfernung beträgt 10 Stunden zu Pferde.«

Die Luftreise über die Gesamtstrecke von zirka 1000 *km* hat im ganzen 17¼ Stunden, die reine Flugzeit genau 9 Stunden 51 Minuten ausgemacht.

GEORGES LEGAGNEUX †.

Am 6. Juli ist der französische Flieger Legagneux, der sich allerwärts bekannt und besonders durch seine Rekordhochflüge berühmt gemacht hat, ein Opfer seines gefährlichen Berufes geworden.

Legagneux führte am 6. Juli gegen Abend in Sanmur Kunstflüge vor dem Publikum aus. Als er soeben das »Gleiten« auf einem Flügel gezeigt hatte und das Kunststück beenden wollte, riß etwas in dem Flugapparat und er stürzte ab. Einige gaben an, die Schraube sei gebrochen, andere, ein Spanndraht sei gerissen. Das Ergebnis war jedenfalls, daß Legagneux in die benachbarte Loire fiel.

Hilfe war sofort zur Stelle. Drei Boote bemühten sich, den Apparat aus Ufer zu ziehen. Man schnallte Legagneux von seinem Sitz los, doch der Unglückliche hatte bereits zu leben aufgehört. Mit einer tiefen Schädelwunde, beide Beine und das Becken gebrochen, lag er lehlos da.

Georges Legagneux ist einer der ältesten Aviatiker Frankreichs gewesen. In Puteaux am 28. Dezember 1882 geboren, interessierte sich Legagneux frühzeitig für die Flugidee. Er war lange Zeit als Mechaniker in den Antoinette-Werken tätig. Capitaine Ferber gesellte sich ihm als Helfer zu, und es war auch sein Ferber-Apparat, mit dem Legagneux am 19. April 1908 den dritten 200 Meter-Preis des Aéro-Club de France davontrug. Legagneux ging dann zu Farman, Voisin und Sommer.

Im Jahre 1909 trat er in Wien als wenig erfolgreicher Flieger auf, hatte aber bald darauf in einem Lyoner Meeting mehr Glück. Am 19. April erwarb er sein Pilotendiplom und ging nun einer glänzenden Fliegerlaufbahn entgegen, deren ausführliche Schilderung nicht wenig Raum einnehmen würde. Hier sei nur der bedeutendsten Momente gedacht.

Legagneux war der Spezialist der Höhenrekords. Dreimal hefteten er den Weltrekord an seinen Namen, und jedes dieser drei Male war er es, der einen neuen Tausender von Metern eroberte. Und so oft ihm ein anderer Flieger den Rekord abjagte, so oft riß er ihn wieder an sich. Ende 1910 erreichte er 2100 *m*. Garros, der Deutsche Hirth, der Österreicher von Blaschke überboten die Leistung, da flog der Franzose auf 5400 *m*. Garros schlug ihn, indem er 5601 *m* erreichte. Perreyon, der gleichfalls ein Opfer seines Berufes geworden, brachte die Höchstleistung am 11. März 1913 auf 5880 *m*, bis Legagneux sich am 27. Dezember neuerdings in den Besitz des Weltrekords brachte. Er erklomm 6120 *m*. Als offizieller Inhaber dieses Rekords ist Legagneux von der Erde gegangen, denn die Leistungen von Newberry † (6290 *m*) und des Deutschen Linnekogel (6300 *m*) wurden nicht anerkannt, Blers Rekord vom Asperner Flugmeeting (6170 *m* mit einem Passagier) ist zwar größer, taugiert aber den Legagneux-Rekord nicht und Linnekogels neuester Weltrekord (6690 *m*) kam erst am 9. Juli zu stande. Von den zahlreichen anderen von Legagneux aufgestellten Rekords bestehen heute noch einige 1912 geschaffene Schnelligkeitsrekords mit Passagier.

Legagneux hinterläßt eine junge Frau und ein vierjähriges Kind.

VOM FLUGTECHNISCHEN VEREIN.

Der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein hat vor kurzem sein Jahrbuch versendet. Das Bändchen präsentiert sich sehr hübsch. Der k. k. Österreichische Aëro-Klub hat da offenbar Schule gemacht; sowohl außen als innen weist das vorliegende Büchlein genau die gleiche Ausstattung auf wie das Jahrbuch des Aëro-Klubs, nur wurde für den Umschlag eine andere Farbe gewählt. Auch Illustrationen fehlen nicht. Das erste Bild ist dasjenige des Fürsten Hugo Dietrichstein zu Nikolsburg, des ersten Ehrenpräsidenten des Vereines.

Der erste Textbeitrag stammt aus der Feder des Majors Franz Hinterstoisser und ist ein zuerst in der »Militärischen Rundschau« erschienener »Rückblick über die Entwicklung der Luftfahrt im Jahre 1913«, worin ganz besonders die Superiorität der Flugzeuge über die Ballonluftschiffe betont wird. Es wird daran erinnert, daß im Jahre 1913 ein Flieger die Strecke Paris—Warschau in einem Tage hinter sich brachte und daß sich in Wien am selben Tage Offiziere, die aus Sarajewo geflogen kamen, mit Fliegerkameraden aus Köln trafen. Flüge Paris—Berlin und umgekehrt gehörten durchaus nicht zu den Seltenheiten. Einzelne Flugzeuge nahmen vertrauensvoll ohne Schiffsbegleitung den Weg über das Meer (Mittelmeer, Ärmelkanal, Ostsee etc.) und über ganz unwirtliche Landstriche (Alpen, Karst, europäische Türkei, Kleinasien etc.) und erreichten ihr Ziel. Auch Dauerflüge über zwölf Stunden waren mehrfach zu verzeichnen.

»In bezug auf die Höhe«, so heißt es weiter, »muß gemeldet werden, daß im abgelaufenen Jahre eine Höhe von mehr als 5000 *m* erreicht wurde und daß die Erreichung noch größerer Höhen keine schwere Aufgabe bildet.

». . . Man ist sich im Jahre 1913 klar geworden, daß für Normalflüge die Flugzeugmotoren 100 H. P. stark sein sollen — nicht viel mehr und nicht viel weniger. Nur so kräftigen Motoren ist es möglich, eine Stundengeschwindigkeit von 100 *km* viele Stunden lang einzuhalten. Größere Geschwindigkeitsleistungen sind nicht von gutem Einfluß, weder auf die Sicherheit des Fliegers noch auf die seines Flugzeuges. Dies gilt insbesondere bei der Landung.

»Sehr große Fortschritte haben die für die Marine unentbehrlichen Wasserflugzeuge gemacht; deren Entwicklungsgang ist aber noch nicht beendet.

»Keine Aufklärung hat das Jahr 1913 über die Frage gebracht, ob Eine oder Zweidecker mehr Zukunft haben. Ebenso ist man noch weit vom Universalflugzeug entfernt, welches zu Wasser und zu Land aufsteigen und niedergehen kann.«

Der Autor gedenkt auch der Tatsache, daß die Amateurflieger immer mehr verschwinden. Es zeigt sich, daß den Flugzeugen vorläufig nur militärischer Wert zukomme. Demgemäß kommen nur Heeresverwaltungen als Käufer in Betracht. »In Deutschland und Frankreich mußte manche Fabrik die Tore schließen, weil die Fabrikation den Bedarfe weit vorangeeilt ist.«

Vom lenkbaren Ballon wird klar gesagt, daß er mehr und mehr hinter den auf ihn gesetzten Erwartungen zurückbleibt. Der Kugelballon aber leistet — abgesehen von seiner sportlichen Verwendung — nach wie vor der Lufterforschung und der Meteorologie gute Dienste.

Auf Hinterstoissers Rückblick auf 1913, das »Jahr der Ansdauer«, folgen eine von vielen Abbildungen begleitete technische Revue aus der Feder von Fritz Ellyson, dann ein spezieller Bericht über den Wettbewerb für Zug- und Spannorgane.

In dem eingehenden Tätigkeitsbericht des Vereinsausschusses erscheint das Jahr 1913 »charakterisiert durch die Bemühungen der Vereinsleitung, jene Propaganda zur Förderung der Flugtechnik und des Flugwesens im allgemeinen anfrecht zu erhalten, die auf Grund der Vereinstatuten und auf Grund der Abmachungen mit jenen Vereinen, welche die Österreichische Aëronautische Kommission bilden, sich als notwendig erwiesen hat.« Besondere Abschnitte sind den Flugfeldern gewidmet und den Ereignissen, die sich da abspielten.

Es folgen hierauf weiter die Satznugen des Österreichischen Luftschiffer-Verbaudes, Bestimmungen für die Pilotenaufplome sowie andere Vorschriften und Zusammenstellungen. Den Schluß macht das Mitgliederverzeichnis.

TODESOPFER.

Über den Unfall vom 26. Juni auf dem Truppenübungsplatz Bitsch, wo der deutsche Major Büchner den Tod fand, wird noch folgendes berichtet. Als das Flugzeug, ein Doppeldecker, der mit Leutnant Pohl von der Fliegerstation Metz als Führer und Major Büchner als Beobachter zu einem Übungsflug aufstieg, in einer Höhe von etwa 20 *m* dahinschwebte, schlug plötzlich eine Stichflamme auf. Das Flugzeug ging rasch nieder, rutschte wenige Meter vom Erdboden seitwärts ab und schlug auf die Erde, wobei der Benzintank explodierte und das Flugzeug in Flammen setzte. Kurz vor dem Aufschlagen gelang es Leutnant Pohl, sich durch Abspringen in Sicherheit zu bringen. Er sog sich nur Hautabschürfungen und einen leichten Nervenchok zu. Major Büchner wurde auf seinem Sitz festgeklemmt; es gelang ihm nicht, sich zu befreien. Die Flammen ergriffen ihn und er verbrannte bei lebendigem Leibe.

Am 1. Juli ist Aladár Zselyi, der bekannte ungarische Flugtechniker und Flieger, an den Folgen eines vor längerer Zeit erlittenen Sturzes in einem Budapester Sanatorium gestorben. Zselyi ist entschieden einer der Pioniere der Aviatik in Ungarn gewesen. Er hatte aber bei seiner Fliegerei mit nicht geringen Schwierigkeiten zu kämpfen; zu vielen mißglückten Versuchen kamen auch allerlei Unfälle, die manchen minder zähen Menschen abgeschreckt hätten. Der verhängnisvolle Sturz war der vom 16. April auf dem Rákoser Felde. Zselyi erholte sich zwar bis zu einem gewissen Grade, aber nun trat plötzlich eine latente Blutvergiftung auf, die den Flieger dahinraffte.

Bei Pskow stürzte am selben Tage der Militärflieger Stabskapitän Bojsroglo mit einem Passagier ab. Er blieb tot am Platze, während sein Begleiter mit einigen Verletzungen davonkam.

Am 3. Juli starb in Amsterdam der Flugoffizier Leutnant Scaulw an den Folgen von Verletzungen, die er sich einige Tage vorher bei einem Sturz in Soesterberg geholt hatte.

Am gleichen Tage stürzteu die Korporale Mirat und Goderoy mit einem Militärflugzeug zu Reims ab, nachdem sie vier Stunden ununterbrochen geflogen waren. Das Flugzeug begann in 250 *m* Höhe plötzlich souderbar zu kreisen und fiel dann herab. Korporal Goderoy war sofort tot, Mirat starb bald darauf.

Am 6. Juli stürzte in Saumur Georges Legagneux zu Tode. Näheres über den Unfall an besonderer Stelle.

Am 9. Juli ereignete sich auf dem russischen Militärflugplsts von Gatschina ein Zusammenstoß zweier Flugzeuge. Der Pilot des einen, Oberleutnant Scheuschiu, fand bei dem hierdurch verursachten Sturz den Tod; der Führer des anderen Apparates, Oberleutnaut Nagornow, wurde schwer verletzt.

NOTIZEN.

VON BUC NACH MALMÖ in Schweden flog Kapitän Sundstedt mit einem Passagier an den Tagen 29. bis 30. Juni. Die Distanz beträgt ungefähr 1000 *km*.

6690 METER HOCH flog am 9. Juli der deutsche Pilot Llunekogel ohne Passagier. Dieser neue Weltrekord kam auf dem Flugplatze Johannisthal bei Berlin zu stande.

VON KIEW NACH ODESSA, 600 *km*, flog am 2. Juli der russische Leutnant Rasni Peredkof. Der Flug dauerte bloß vier Stunden. Der Pilot hatte seinen Mechaniker als Begleiter mit.

IN DRESDEN stürzte am 3. Juli der städtische Flugplatzdirektor Oberleutnaut Meyer mit einem Flugzeug aus 100 *m* Höhe ab. Das Flugzeug wurde zertrümmt und beide Flieger erlitten Kuochenbrüche.

DAS OZEAN-FLUGBOOT von Wanamaker und Curtiss verspricht nicht viel. Die ersten Probeflüge in Hammondsport zeigten, daß die Tragfähigkeit des Flugzeuges viel geringer ist, als man annahm.

CAPITAINE FORGES, der bekannte Leiter eines Flugparks in Buc, hat, wie man meldet, nach Veruntreuung von etwa 15.000 Francs und mit Hinterlassung von Schulden im Betrage von 50.000 Francs die Flucht ergriffen.

AUS KEETMANNSHOOP, Deutsch-Südwestafrika, wird berichtet, daß Ende Juni dort der erste Passagier-Rundflug stattgefunden hat. Leutnant Fiedler flog auf einem Roland-Doppeldecker mit dem ersten Vorsitzenden des Südwestafrikanischen Luftfahrer-Vereines Dr. Forkel auf.

EIN »UNSICHTBARES« FLUGZEUG hat der Fabrikant Kunibel in Münster in W. erdacht. Da die Flügel aus durchsichtigem Zellnloid gefertigt sind, soll der Aëroplan schon in 1000 *m* Höhe nicht zu sehen sein. Wie es mit der Festigkeit der Flügel steht, darüber verlautet vorläufig noch nichts.

PÉGOUD hat seinen Kunstflügen jetzt noch eine überraschende Nuance hinzugefügt. Am 6. Juli gab er eine Flugvorstellung in Buc; und während er seinen Apparat in den Lüften die bekannten Kabriolen machen ließ, stand er von seinem Sitze auf — er war unangegürtet — und stieg sorglos auf der Karosserie seines Apparates herum.

VON MALMÖ NACH RUSSLAND ist ein deutscher Freiballon geflogen. Die Fahrt fand im Rahmen der »Baltischen Spiele« statt, wofür die russische Grenze ausnahmsweise freigegeben war. Der Ballon war der »Herzog Ernst«, sein Führer Dr. Heuoch. Nach achtzehnstündiger Fahrt landete der Ballou in Wasilischky, Gouvernement Wilna.

BEI DIEDENHOFEN haben unlängst zwei französische Flugzeuge die deutsch-französische Grenze überflogen. Der eine Apparat hat den Greuzort Longwingen passiert; er machte eine Schwenkung und kehrte nach Frankreich zurück. Der zweite Apparat überflog Fentsch, den Industrieort Veihingen und kehrte bei Crnsues wieder nach Frankreich zurück.

AUS BOULOGNE meldet man, daß französische Fischer im Meer auf der Höhe von Hardelot einen Leichnam aufgefunden haben. Der Tote war mit einem Rettungsgürtel versehen. In seiner Tasche fand mau eine Kappe und eine Karte von England. Man stellte fest, daß es sich um die Leiche des über dem Kanal la Manche verschollenen Fliegers Hamel handelt.

EIN KREISELSTABILISATOR des amerikanischen Flugzeugbauers Sperry wurde von der Société pour la Sécurité en Aéroplane in dem Wettbewerb der Sicherheitsvorrichtungen mit 50.000 Francs prämiiert. Dem französischeu Konstrukteur Schmitt wurde für seinen mit verstellbarer Tragfläche versehenen Zweidecker ein Preis von 30.000 Francs zuerkannt.

BEI ZOPPOT a. d. Ostsee wurde von der Gemeinde den im vorigen Jahre bei einem Flage von Langfuhr nach Putzig ins Meer gestürzten und dabei umgekommenen Marineflieger Kapitänleutnant Jenetzky und Obermaschinistenmaat Dieckmann ein Denkmal errichtet. Au dem Granitblock des Denkmals ist eine Bronzetafel mit einer Widmung der Marineflegerstation Putzig angebracht.

DER. 25. ZEPPELIN mit der Fabrikbezeichnung »L. Z. 25« ist jetzt auf der Zeppelin-Werft in Potsdam fertig geworden. Er wird als Militärluftschiff die Bezeichnung »Z. 9« führen. Der Jubiläums-Zeppelin hat genau den Typus des »L. 3« der Marineverwaltung, ist also 158 *m* lang, hat 27.000 *m*³ Inhalt, vier Motoren zu je 180 Pferdestärken und eine Geschwindigkeit von 22·5 Sekundenmeter.

SIKORSKY, der als Erbauer der Riesenflugzeuge vielgenannte russische Aviatiker, flog am 29. Juni auf seinem »Ilja-Muromets« von Petersburg nach Orscha. Er legte die 611 Werst (über 650 *km*) betragende Strecke in acht Stunden zurück. Er stieg dann wieder auf, um nach Kiew weiterzufliegen, wurde aber kurz nach dem Abflug von einer Motorpanne überrascht.

LEUTNANT GOUBAT, ein argentinischer Militärflieger, hat kürzlich zu zwei Tagen 1400 *km* im Überlandflug zurückgelegt. Er verließ das militärische Flugfeld Palomar bei Buenos Ayres auf einem Rumpler-Eindecker um 8 Uhr morgens und war um 11 Uhr in Canada de Gining; das macht 324 *km* in drei Stunden. Er setzte die Reise mittags fort und landete um 4 Uhr in Cordoba, 700 *km* von Buenos Ayres. Am nächsten Tag fand ebenso glatt und rasch die Rückfahrt statt.

IN PARIS findet am 19. Juli der Grand Prix de l'Aéro-Club de France statt. Diese regelmäßig alle Jahre wiederkehrende Konkurrenz ist eine internationale Weitfahrt für Ballone bis zu 1600 m^3. Es werden im ganzen 30 Ballone zugelassen. Startort ist der Tuileriengarten. Der erste Preis ist ein 2000 Francs werter Kunstgegenstand, gegeben vom Minister für öffentliche Arbeiten. Die weiteren Preise betragen 1000, 750, 600, 400 und 250 Francs. Veranstalter ist der Aéro-Club de France.

EIN PROPELLER des deutschen Militärluftschiffes »Z. 6« sauste am 30. Juni mitten auf der Fahrt zur Erde hinab — zum größten Glück ohne böse Folgen. Die Schraube — einer der hinteren Propeller — löste sich ab, als das Luftschiff den Ort Strehlen in großer Höhe überflog. Sie fiel mit großer Wucht in den Hof der Strehlener Bezirksschule, wo sie sich tief in die Erde einbohrte. »Z. 6« wurde von dem Winde abgetrieben. Es gelang ihm jedoch schließlich, nur mit den beiden vorderen Propellern seinen Hafen zu erreichen.

IN FRANKFURT a. O. wurde am 28. Juni der Flugstützpunkt eingeweiht. Er befindet sich auf historischem Boden, am Rande des Kunersdorfer Schlachtfeldes. Der Oberbürgermeister übergab mit einer Ansprache dem Kommandeur der Fliegertruppen, Major Gundel, den Schlüssel zur Halle als Vertreter des Herzogs von Schleswig-Holstein wies Exzellenz Messing auf die militärische Bedeutung des Stützpunktes, des ersten auf der Strecke Berlin—Posen—Schneidemühl, hin. Auf dem Kunersdorfer Platze traf ein Geschwader von sechs Albatros-Flugzeugen ein.

ANTON JOSEF IS, ein pensionierter Lokomotivführer aus Laibach, hat sich drei Jahre mit der Konstruktion eines Fallschirmes beschäftigt, den er am 6. Juli auf dem Flugfelde in Fischamend vor den Offizieren der Luftschifferabteilung mit Oberstleutnant Uzelac an der Spitze demonstrierte. Das Fallschirmgerüst besteht aus Fallschirm soll darin bestehen, daß er sich rascher öffnet als andere Fallschirme. — Auch der Münchener Förster Karl Schmittner soll einen sich rasch öffnenden Schirm konstruiert haben. Eine Probe fand am 26. Juni bei der Münchener Luftschifferkaserne statt und in Wien soll gleichfalls eine Vorführung dieses Apparates erfolgen.

AM THALERHOF, der kürzlich bei Graz geschaffenen neuen militärischen Fliegerstation, erhob sich am 26. Juni zum ersten Male ein Flugzeug in die Lüfte. Der Aufstieg erfolgte nachmittags. In Graz sah man um 5 Uhr den fliegenden Apparat von Süden her kommen, in einem großen Kreise sich auf eine Höhe von etwa 600 bis 700 *m* hinaufschraubend, nach kurzem Fluge in südlicher Richtung in weitem Bogen wenden und wieder die Richtung nach dem Thalerhof nehmen. Dort landete der Flieger gegen 6 Uhr abends. Besonders deutlich war der Flug vom Schloßberg aus zu verfolgen; sowohl hier wie in allen Teilen der Stadt bildeten sich in den Straßen Gruppen, die mit großem Interesse den Flug verfolgten. Die ersten Flugzeuge am Thalerhof sind zwei Etrich-Tauben.

9800 METER HOCH gelangte am 28. Juni der in Bitterfeld aufgestiegene Freiballon »Metzeler«. Die Insassen waren der Führer Dr. Everling aus Adershof und Dr. Kolbörster aus Charlotteburg. Letzterer stellte Strahlungsmessungen an. Die tiefste Temperatur betrug 42 Grad unter Null; die Kälte war besonders empfindlich, weil die Sonne durch Zirruswolken in etwa 11.000 *m* Höhe zum Teil verschleiert war. Die Landung erfolgte sehr glatt bei Dresden nach fünfstündiger Fahrt an der Elbe entlang. Die Kosten des Aufstieges wurden aus den Mitteln des aëròphysikalischen Forschungsfonds in Halle an der Saale bestritten.

IN JOHANNISTHAL wurde im Monat Juni 1914 (abgesehen vom Dreieckflug) an allen dreißig Tagen geflogen, und zwar von 128 Fliegern; außerdem machten vier Flieger Versuche. Die größte Summe der Flugzeiten hatte Landmann auf Albatros mit 46 Stunden und 14 Minuten. Die meisten Aufstiege machte Ungewitter auf Rumpler-Taube mit 316 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 3711; die Gesamtdauer 519 Stunden 5 Minuten. Die Piloteprüfung bestanden acht Zivilflieger; die Feldpiloteprüfung ein Zivilflieger. Überlandflüge vom Flugplatz wurden 47 ausgeführt. Es ereigneten sich fünf unverschwere Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 3711 Flügen ein Prozentsatz von 0·13 zu verzeichnen ist. Den Manoli-Sonntagspreis erhielten: Griebsch auf Etrich, Reiterer auf Etrich und Hanuschke zweimal.

BEI FISCHAMEND erlitt am 7. Juli der Feldpilot Oberleutnant Ritter von Cavallár einen Unfall. Im Laufe des Vormittags wurde der Luftschiffarbteilung die Ankunft eines Zugsführerpiloten von Wiener-Neustadt avisiert. Da der Flieger nicht ankam, wurde Ritter von Cavallár beauftragt, nach ihm zu forschen. Der Oberleutnant stieg auf einem Blériot-Apparat auf; kaum hatte er eine Höhe von 40 *m* erreicht, als er zu Boden stürzte. Man hielt den Offizier für verloren. Aber der Flieger kam unter dem sattsamen Apparat von selbst hervor. Allerdings hatte er den Verlust sämtlicher Vorderzähne zu beklagen und einige Kontusionen erlitten. Nach erster Hilfeleistung wurde der Pilot im Automobil in das Garnisonsspital Nr. 1 nach Wien transportiert. Der vermißte Unteroffizier blieb aus, weil er infolge Benzinmangels eine Notlandung hatte vornehmen müssen.

OBERINGENIEUR BASENACH ist der eigentliche Konstrukteur jener deutschen Militärballontype, die häufig kurzweg Gross-Ballon genannt wurde. Die Vereinsmitteilungen des Königlich Sächsischen Vereines für Luftfahrt stellen diesbezüglich fest: » Es besteht nicht nur im großen Publikum, sondern auch in Luftschrauberkreisen vielfach die Anschauung, Herr Oberstleutnant Gross sei geistiger Urheber der Konstruktion des Militärluftschiffes »M. 4«. Es wird deshalb von der teiligter Seite der Wunsch ausgesprochen, darauf hinzuweisen, daß Herr Oberstleutnant Gross nicht diesen Anspruch erhebt, vielmehr der im Dienst der preußischen Heeresverwaltung stehende Oberingenieur Basenach seinerzeit mit den Entwürfen für diese Neukonstruktion beauftragt wurde. Letzterer wird seitens der Heeresverwaltung deshalb als der Konstrukteur dieses Luftschiffes bezeichnet.«

DAS SEINE-ZIVILGERICHT in Paris fällte am 10. Juni das Urteil in einem schon lange währenden Prozeß, den der Besitzer eines in der Nähe der Aërodrome von Buc und Chateaufort gelegenen Landgutes gegen die Flugzeugfirmen Farman, Rep und Borel angestreugt hatte, um ein Verbot der Flüge von Piloten dieser Firmen über seine Grunds tücke zu erwirken. Der Kläger berief sich darauf, daß die Flüge seia Vieh und das Wild erschrecken, beziehungsweise verscheuchen und seine Arbeiter von ihrer Tätigkeit ablen keu. Der Gerichtshof erklärte, daß die Luft schon infolge ihrer Natur selbst keineswegs als Weg betrachtet werden könne. Indes der Kläger sich auch über häufige Landungen der Flieger auf seinem Terrain zu beschweren hatte, verpflichtete das Gericht die Firmen Farman und Rep zu einem Schadenersatz von je 1000 Francs und die Firma Borel zu einem Schadenersatz von 500 Francs.

FÜR DEN MICHELIN-PREIS, der bekanntlich international ist, wurde die deutsche Strecke wie folgt bestimmt: Johannisthal—Kolberg (235 *km*), Kolberg—Putzig (192 *km*), Putzig—Schneidemühl (205 *km*), Schneidemühl—Breslau (247 *km*), Breslau—Dresden (226 *km*), Dresden—Weimar (170 *km*), Weimar—Mainz (249 *km*), Mainz—Stuttgart—Cannstatt (148 *km*), Stuttgart—Cannstatt—Habsheim (238 *km*), Habsheim—Darmstadt (255 *km*), Darmstadt—Gelsenkirchen (217 *km*), Gelsenkirchen—Hannover (208 *km*), Hannover—Hamburg—Fahlshüttel (140 *km*), Hamburg—Fahlshüttel—Warnemünde (150 *km*), Warnemünde—Johannisthal (217 *km*). Die Gesamtstrecke beträgt 3092 *km*. Den Michelin-Preis bekommt jener Flieger, der vor dem 1. Jannar 1915 in der kürzesten Zeit einen Rundflug von ungefähr 3000 *km* absolviert. Die beste derartige Leistung ist gegenwärtig die von Gilbert, der in Frankreich einen Rundflug von 3000 *km* in 28 Stunden ausführte.

EINEN »GESCHWADERFLUG« von Hamburg nach Kopenhagen unternahmen Caspar, Schlüter und Christiansen am 3. Juli. In Kiel war eine Zwischenlandung angeordnet. Am 4. Juli trafen Caspar und Schlüter fast gleichzeitig in Kopenhagen wohlbehalten ein, Schlüter wenige Minuten vor dem Zweiten. Der Vorsitzende der Dänischen Aeronautischen Gesellschaft überreichte Schlüter einen silbernen Pokal. Kurz vor dem Eintreffen der deutschen Flieger war der Marine-Lieutenant Hoeck mit einem Wasserflugzeug der dänischen Marine und Premierlieutnant Ussing mit einem Militärapparat bis zu 1400 *m* aufgestiegen und ihnen dann 20 *kg* weit entgegenflogen. Den Flieger Caspar hat seine Gattin als Fluggast begleitet. Christiansen gelangte bloß bis Kiel. Als er nach der Zwischenlandung dort wieder aufstiegen wollte, wurde sein Fluggast, Redakteur Dr. Jakobsen, vom Propeller schwer am Kopf getroffen. Der Propeller zersplitterte. Jakobsen wurde ins Krankenhaus gebracht.

DER OSTMARKENFLUG, über dessen erste Stadien bereits berichtet worden ist, fand in den Tagen vom 20. zum 26. Juni statt. Er führte in drei Etappen von Breslau über Königsberg nach Tilsit, welches einer Entfernung von 430 + 550 + 400 = 1380 *km* entspricht. Außerdem fanden bei Danzig Aufklärungsflüge statt, die jedoch für die Hauptwertung nicht miteinbezogen waren. Die besten Zeiten, in denen die Gesamtstrecke bewältigt wurde, sind: Georg Hans (L.-V.-G., Mercedes), 10 Stunden 25 Minuten, F. Laitsch (L.-V.-G., Mercedes) 10 : 44, Oberleutnant von Freyberg (L.-V.-G., Mercedes) 10 : 46, Leutnant Hagwer (L.-V.-G., Mercedes) 10 : 46, Bruno Langer (Albatros, Bens) 10 : 51, G. Sedlmayer (L.-V.-G., Mercedes) 10 : 53, Leutnant Paraschau (L.-V.-G., Mercedes) 11 : 15, Oberleutnant a. D. Steffen (Etrich-Taube, Mercedes) 11 : 30. Den Kaiserpreis erhält der beste Flieger aus der Offiziersgruppe, Oberleutnant von Freyberg; den Kronprinzenpreis Georg Hans, der beste Zivilflieger und der schnellste unter allen, wie man aus obiger Zusammenstellung ersieht. Am Ziele wurden die Flieger vom Kronprinzen begrüßt. Einen eigenartigen Unfall erlitt der außer Konkurrenz fliegende Offizierspilot Leutnant Funk. Er fuhr beim Landen bei Tilsit in eine Kuhherde hinein. Eine Kuh kam um, mehrere wurden verletzt, der Albatros-Doppeldecker zerbrach. Leutnant Funk und sein Passagier blieben heil.

EINE STADTLANDUNG mußte am 20. Juni ein Ballon in Berlin vornehmen. Der mit zwei Offizieren vom 1. Luftschifferbataillon und einem Zivilisten bemannte Ballon »Vogel« stieg am Morgen in Reinickendorf auf und wurde sehr langsam über das Häusermeer Berlins getrieben. Er verlor im Laufe des Vormittags viel Gas, so daß sich der Führer Oberleutnant von Seydlitz entschließen mußte, an einem geeigneten Punkt der Stadt herabzugehen, umsomehr, als ein Gewitter drohte. Der Ballon geriet zuweilt des Tiergartens zunächst auf das ebenig abfallende Dach des Hauses Brückenallee 6, rutschte dann ab und blieb schließlich an einem hervorstehenden Balkon hängen. Die Offiziere, die sich in Gefahr befanden, stiefen der großen Menschenmenge, die sich unten auf der Straße angesammelt hatte und in ziemliche Erregung geriet, mit lanter Stimme zu, man möge schleunigst für den Ballon Platz machen und die Feuerwehr benachrichtigen. Gleichzeitig warfen die Luftschiffer ihre Taue aus, die an dem Dachfirst hängen blieben. Als die Feuerwehr an der Unfallstelle eintraf, war der Ballonkorb bereits auf den Straßendamm herabgesunken. Die Mannschaften griffen sofort zu und drängten vor allem das Publikum zurück, weil wegen des in großen Mengen ausströmenden Gases mit Explosionsgefahr zu rechnen war. Dann wurden die Luftschiffer aus dem Ballonkorb herausgebracht. Es zeigte sich, daß sie mit dem bloßen Schrecken davongekommen waren.

»AUCH EINE ANERKENNUNG« sieht der deutsche Luftfahrer-Verband in der Tatsache, daß man sich in Frankreich bei den Wettbewerben der mächtigen Konkurrenz zu verschließen beginnt. Man schreibt uns aus Berlin: »Bis zum Jahre 1914 wurden von den französischen Luftfahrtvereinigungen Preise für Flugwettbewerbe mit Vorliebe international angeschrieben. War doch der Rahm für den, natürlich französischen, Gewinner des Preises und die Reklame für den gewinnenden Flugzeugtyp nun so viel größer. In diesem Jahre ist in Frankreich kein neuer Preis unbeschränkt international angeschrieben. Im Gegenteil, der Pommery-Pokal, der früher international war, ist jetzt national angeschrieben worden. Die Wettbewerbe um die neuen Preise des Jahres 1914 sind nur scheinbar international. Zum Beispiel ist der »Große internationale Dauerflugpreis« des Automobil-Klubs von Frankreich von 10.000 Francs nur für Flugzeuge offen, die in Frankreich erbaut sind. Für die Wettbewerbe »Paris — Wien — Bukarest — Konstantinopel — Heliopolis« stehen den Russen mehr als zusammen 40.000 Francs zur Verfügung. Sie können aber nur von französischen, rumänischen und türkischen Fliegern bestritten werden. Ein Wettbewerb von London nach Paris wird nur zwischen englischen und französischen Fliegern ausgeflogen. Deutsche Flieger und Flugzeuge sind davon, von dem Michelin-Preis abgesehen, so gut wie ausgeschaltet, vielleicht nicht ohne Grund; die deutsche Konkurrenz sowohl der Flugzeuge wie der Flieger erscheint den Franzosen wohl zu gefährlich, um sie noch durch internationale Preise zu ermutigen.«

DIE GESETZLICHE REGELUNG des Luftverkehrs in Deutschland wird, wie Dr. Hildebrandt im »Berl. Lokalanz.« begründet, immer dringender nötig, besonders infolge der Krisis, die sich im Detutschen Luftfahrer-Verband abspielt. »Bisher waren diesem Verband gewisse amtliche Befugnisse eingeräumt, die sich namentlich auf die Erteilung von Führerzeugnissen für Ballone, Luftschiffe und Flugzeuge erstreckten. Rund sechs Jahre lang haben die Behörden den Rat des Verbandes gehört und sind mit ihm zufrieden gewesen. Es heißt, daß das jetzt anders werden soll, da verschiedene, dem Verband bisher angehörige Vereinigungen ihm den Rücken kehren werden. Die Gründe hierfür waren nach Angabe der Austretenden darin zu suchen, daß die Interessen des Flugwesens nicht mehr hinreichend durch den Verband, dessen Maßgebende meist Amateure seien, vertreten werden könnten. In gewisser Beziehung ist das wohl auch richtig; es ist ein Fehler gewesen, daß die Flugzeugindustrie überhaupt in so enge Beziehungen zum Verband gebracht wurde. Das rächt sich jetzt. Anderseits darf wohl angenommen werden, daß dem Verband von den Behörden nach wie vor eine sehr maßgebende Stimme eingeräumt wird, denn sachverständige Amateure können einen objektiveren Rat erteilen als interessierte Industrielle. Und im Flugwesen gibt es genug solche Sachverständige! Wer hat überhaupt das Flugwesen gemacht? In Deutschland anschweisbar nur Amateure! ... Die Industrie ist in den letzten Jahren nicht immer Wege gewandelt, die die richtigen gewesen sind, und manche Industrielle des Flugwesens sind deshalb ihren eigenen Weg gegangen. Hoffentlich gelingt es der Gesetzgebung, die goldene Mittelstraße zu finden, hoffentlich wird der Deutsche Luftfahrer-Verband in Flugfragen nicht ausgeschaltet und hoffentlich werden einzelne Behörden zur Erkenntnis kommen, daß es mehrere Sachver-

ständige gibt und daß mehrere im Interesse des Vaterlandes zu hören sind.«

IM »REICHSFLUGVEREIN« in Berlin gab es am 29. Juni einen interessanten Diskussionsabend, der mit einem Vortrag des Professors Dr. Reissner »Flugzeugindustrie und Absatz« eröffnet wurde. Gegenstand der Diskussion waren die »Mittel, der Flugzeugindustrie einen Absatz für andere als Kriegszwecke zu verschaffen«. Professor Reissner gab zuerst seiner Überzeugung Ausdruck, daß die Flugzeuge in der Zukunft eine erweiterte Anwendung finden werden, aber über das Wann und Wie ließe sich streiten. Für Lasten- und regelmäßigen Personenverkehr erscheine das Flugzeug nicht geeignet, sondern nur im besonderen als Ersatz für langsamere, spärlichere und gehinderte Verkehrsmittel. Für eine nur kleine Besatzungszahl möglichst vollkommene Flugzeuge mit genügender Kraftreserve zu schaffen, die einem ungeeigneten Publikum Erholung und Befriedigung bei hohem Komfort zu bieten vermögen, sieht Professor Reissner als die zunächst zu lösende Aufgabe an. Auf das sichere Funktionieren der scheinbar unbedeutenden Teile, zum Beispiel auf das betriebssichere Verlegen von Leitungen und Kabeln, sei nach dem anerkennenswerten Vorbilde der Heeresverwaltung auch bei kleinsten Apparaten größerer Wert zu legen, als es bisher geschah. Die allgemeine Verwendung des für Kleinflugzeuge anscheinend vorteilhaften Rotationsmotors dürfte nicht eher rataam sein, als bis ihre Anlage- und Betriebskosten sich verringert hätten und ihre Zuverlässigkeit erhöht wäre. Der Ausbau der Steuer- und Stabilitätseinrichtungen biete heutzutage keine Schwierigkeiten mehr, wenn diese Teile auch noch verbesserungsbedürftig sind. Im Gegensatz zu den Anforderungen der Militärverwaltung, die nicht so ökonomische Gesichtspunkte walten zu lassen brauchte und an die Geschicklichkeit ihrer Piloten im allgemeinen höhere Anforderungen stellen kann, sei mehr Wert auf eine gute Abfederung der Maschine im Interesse gesteigerter Sicherheit zu legen. Was die Frage der Riesen-Flugzeuge anlange, wie sie von Sikorski in Rußland und Colliex in Frankreich gebaut werden, so können diese Maschinen zurzeit nicht als fertige Lösungen, sondern nur als Übergangsprodukte angesehen werden, denn zu den aufgewendeten Motorenstärken (bis zu vierhundert Pferdekräften) stehen die erreichten Nutzlasten und Geschwindigkeiten (86 bis 100 *km* in der Stunde) in keinem wirtschaftlichen Verhältnis. Auch die notwendige Ausbildung von Großmotoren, die zuverlässiger sind als die vorzeitigen großen Luftschiffmotoren, kommen hiefür in Betracht. Sehr richtige und verständige Bemerkungen machte Direktor Wiener der Albatros-Werke. Er vertrat den Standpunkt, man solle sich in dem Bestreben nach Absatzerweiterung nicht auf die gewaltsame Schaffung neuer Typen legen. Eine eigentliche Flugzeugindustrie sei übrigens nur in denjenigen Staaten vorhanden, welche gerade rüsten. Wo keine Heeresbestellungen vorliegen, stehe die Zivilindustrie auf dem Nullpunkt. Sportliche Veranstaltungen seien nur störend, so lange die Heeresverwaltung der einzige Abnehmer bleibt. Der Redner trat schließlich für die Schaffung eines Freiwilligen Fliegerkorps ein. E. H. Kühne verlangte größere Schonung der Piloten sowie einen Ausbau des meteorologischen Dienstes. Aus den übrigen Äußerungen der Diskutierenden sei die des Regierungsbaumeisters Hackstetter hervorgehoben: Soweit nicht besondere große Vorteile aus einem neuen Verkehrsmittel entspringen, läge kein Anlaß vor, es allgemein einzuführen, besonders wenn seine Rentabilität durchaus nicht erwiesen sei.

BEZUGSPREISE
der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG":

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	**14 Kronen**
für Deutschland	**12 Mark**
für das übrige Ausland	**16 Kronen**

Einzelne Nummern: 70 Heller.

LITERATUR.

Vom Lindenberger Observatorium.

»Die Arbeiten des königlich preußischen Aëronautischen Observatoriums bei Lindenberg im Jahre 1913.« IX. Band. Mit 140 in den Text gedruckten Abbildungen und 11 Tafeln. Herausgegeben von Dr. Richard Assmann, Direktor. Braunschweig, 1914. Druck von Friedr. Vieweg & Sohn. Preis 25 M.

Der vorliegende neunte Band der Jahresveröffentlichungen des Aëronautischen Observatoriums von Lindenberg unterscheidet sich in mehrfacher Beziehung von seinen Vorgängern. Vor allem ist sein Umfang ganz beträchtlich, nämlich von 39 Bogen des letzten Bandes auf 74 Bogen angewachsen, was in erster Linie auf ein stark vermehrtes Beobachtungsmaterial zurückzuführen ist, aber auch einer erfreulichen Vermehrung der wissenschaftlichen Beiträge der Beamten und einiger auswärtigen Fachgenossen zu danken ist, die mit Unterstützung des Observatoriums wichtige Arbeiten in Angriff genommen haben. Ferner hat die strenge Durchführung der von Professor Bjerknes inaugurierten Methode der absoluten Maßbestimmungen im CGS-System nicht nur bei den Aufstiegen mit Registrierballonen, sondern auch bei denen mit Drachen und Fesselballonen eine erhebliche Vergrößerung des Druckumfanges mit sich gebracht. Über die Durchführung dieser Methode wird in einem besonderen Aufsatze des Observators Dr. Reger berichtet, der sich ein spezielles Studium derselben unter der Leitung von Professor Bjerknes in Leipzig hat angelegen sein lassen.

In der Anordnung des Beobachtungsmaterials ist eine Änderung erfolgt, die Beifall und vielleicht auch Nachahmung in ähnlichen Publikationen finden wird: die Darstellung der wichtigen Temperaturschichtungen, deren Bedeutung nicht nur in wissenschaftlicher Beziehung, sondern vielleicht in noch höherem Maße für die praktische Führung von Freiballonen, Luftschiffen und Flugzeugen immer mehr anzuge tritt, hat eine erheblich größere Übersichtlichkeit erfahren, indem diese Angaben, die in den früheren Jahrgängen in beschreibender Form gemacht worden waren, nun in eine nach Aufstieg und Abstieg getrennte tabellarische Gestalt gebracht worden. Indem man die entsprechenden Höhenstufen möglichst untereinander stellt, erhält man ein deutliches Bild der Höhen- und Wertänderungen der Inversionen und Isothermen während der zwischen dem Auf- und Abstiege verlaufenen Zeitspanne. Auch die Höhen der Hauptisobarenflächen wurden nach Millibaren und dem zugehörigen Geopotential tabellarisch dargestellt. Ein weiterer Schritt auf dem Wege übersichtlicherer Darstellung ist für die nächstjährige Publikation vorbereitet, in der auch sowohl die Bewölkungsverhältnisse und die Höhe der Wolkengrenzen als auch die Hydrometeore während der Aufstiegszeit in je einer besonderen Spalte vereinigt werden sollen, so daß ihr zeitliches Zusammenfallen mit den einzelnen Aufstiegsabschnitten ohneweiters ersichtlich wird. Die bisher an einer einzigen Samme zusammengezogenen Werte der Drachenfächen oder der Ballonhöhalte wurden im vorliegenden Bande getrennt angegeben, wobei die Drachen nach ihrer Reihenfolge von oben nach unten verzeichnet sind. Die Notizen über die Witterung in Lindenberg während des Aufstieges und die allgemeine Wetterlage über Europa sind unverändert beibehalten worden. Aus gewichtigen Gründen wurden bei den Ballonaufstiegen in allen den Fällen die Aufstiegswerte veröffentlicht, in denen die Registrierungen den Verdacht auf Beeinflussung der Temperatur durch die Sonnenstrahlung erweckten.

Im vorjährigen Berichte war der dringende Wunsch zum Ausdruck gebracht worden, daß das bisher nur während des Winters erhältliche Abendwettertelegramm der Deutschen Seewarte zu einer über das ganze Jahr ausgedehnten Einrichtung werden möge: Dieser Wunsch ist erfreulicherweise seit dem 1. Mai 1913 in Erfüllung gegangen. Hierans ergab sich aber mit einer gewissen inneren Notwendigkeit für das Aëronautische Observatorium die Hinzufügung eines Abendaufstieges zu den

schon seit längerer Zeit ausgeführten Morgen- und Nachmittagsaufstiegen, wenn man das »ideale« Ziel der aërologischen Forschung nicht aus den Augen verlieren wollte, das in der eindringenden Erkenntnis der Beziehungen zwischen den Vorgängen der oberen Luftschichten zu der gleichzeitig herrschenden synoptischen Wetterlage besteht. Hierzu trat aber noch der praktische Gesichtspunkt, daß die durch die Abendwetterkarte ermöglichte Frühprognose für den Luftfahrer unvollständig bleiben muß, wenn man sie nicht durch tunlichst frische Angaben über das Verhalten des Windes und der Temperatur der oberen Luftschichten unterstützt.

Hier kommt das intensive Bestreben des Observatoriums zum Ausdruck, seine in erster Linie der wissenschaftlichen Forschung gewidmeten Arbeiten so viel als irgend möglich in den Dienst der praktischen Luftschiffahrt zu stellen; und die anlengharen Erfolge dieses Vorgehens beweisen, daß man auf dem richtigen Wege ist: deshalb glaubte auch Direktor Assmann, wie er sich ausdrückt: ein vielleicht hie und da beliebtes geringschätziges Achselzucken eines »Wissenschaftsfanatikers« leicht nehmen zu sollen.

Auch in rein forschungswissenschaftlicher Hinsicht hatte sich die Notwendigkeit eines dritten Tagesaufstieges herausgestellt, nachdem mehrfache umfangreiche Versuche des Verfassers, aus dem bisherigen Beobachtungsmaterial Stundenmittel der Temperatur in den verschiedenen Höhen abzuleiten, vornehmlich an der großen Lücke gescheitert waren, die zwischen dem Nachmittags- und dem Morgenaufstiege des nächsten Tages lag. Bei einer durchschnittlichen Dauer der Aufstiege von etwa drei Stunden lagen zwischen dem um 8 Uhr beginnenden Morgenaufstiege bis zu dem 2 Uhr-Nachmittagsaufstiege drei Stunden, die sich ohne Schwierigkeit durch graphische Interpolation überbrücken ließen, dann kamen aber die zwischen 5 Uhr nachmittags und 8 Uhr morgens liegenden 15 Stunden, in denen nur die relativ wenigen Aufstiege stattfanden, die an den internationalen Terminen von 2 bis 4 Uhr morgens erfolgten. Obwohl man annehmen konnte, daß die Temperaturänderungen während der Nachtzeit beträchtlich geringer seien als die am Tage stattfindenden, so zeigten doch einige vergleichende Versuche, daß das keineswegs in dem Maße der Fall ist, um eine graphische Interpolation zu rechtfertigen. »Ein angenährtes Bild über die Zuverlässigkeit einer solchen Interpolation läßt sich leicht dadurch gewinnen, daß man nach den an den internationalen Terminen in vier über Tag und Nacht verteilten Aufstiegen gewonnenen Temperaturwerten, die nach Auf- und Abstiegen zeitlich auseinandergezogen sind, tunlichst genau Thermoisoplethen entwirft: führt man dann dasselbe Verfahren aus, indem man nur die an den Morgen und Nachmittagsaufstiegen gewonnenen Temperaturen zu grunde legt und zwischen ihnen führ die Nacht hindurch graphisch interpoliert, so erkennt man aus der Verschiedenheit der beiden Darstellungen die beträchtliche Unsicherheit dieser Methode und zugleich die Tatsache, daß besonders in den Luftschichten bis zu 1000 bis 1500 *m* Höhe sehr beträchtliche Veränderungen auch während der Nacht auftreten, die vornehmlich in der Ausbildung größerer Bodeninversionen begründet sind.«

So ergab sich denn die Forderung wenigstens eines dritten, einen Teil der Nacht einschließenden Aufstieges, der nun vom 1. Mai 1913 an in das regelmäßige Programm des Observatoriums in der Weise eingefügt wurde, daß der Morgenaufstieg von 7 bis $^1/_2$10 Uhr, der des Nachmittags von 2 bis 5 Uhr und ein Abendaufstieg von 9 bis 12 Uhr ausgeführt wurde. »Durch die Früherlegung des Morgenaufstieges konnten auch die nicht verstummen wolleuden Klagen des öffentlichen Wetterdienstes einigermaßen beschwichtigt werden, der noch vor 11 Uhr im Besitz der Nachrichten aus den höheren Luftschichten zu sein verlangte; ferner wurden nun die aufstiegfreien Intervalle auf $4^1/_2$, 4 und 7 Stunden verkürzt, deren interpolatorische Überbrückung erheblich weniger Bedenken erregen mußte. Um aber auch hierüber tatsächliche Unterlagen zu gewinnen, wurden außer den schon erwähnten 2a.-Aufstiegen an dem Hauptage der internationalen Termine während 24 Stunden tunlichst zusammenhängende Aufstiege ausgeführt, deren Ergebnisse den Verlauf der täglichen Temperaturperiode an der Hand von tatsächlichen Beobachtungen feststellen gestatten, so daß auch für die an vier oder drei Terminen erfolgenden Aufstiege mittlere Korrektionen gewonnen werden können. Dieses Verfahren wurde zuerst vom Mount Weather Observatory in Nordamerika mit dem Zwecke zur Anführung gebracht, um die tägliche Periode der Lufttemperatur zu ermitteln. Man beschränkte sich seit dem ersten Versuche am 16. August 1911 vornehmlich auf wolkenlose Tage mit geringen Temperaturänderungen, um die unperiodischen Vorgänge tunlichst auszuschalten. Der am Lindenberger Observatorium in das Auge gefaßte Zweck dieser Serienaufstiege ist demnach ein beträchtlich weiterer.«

Das Streben nach einer möglichst ausgiebigen Vervollständigung des Beobachtungsmateriales führte zu einer weiteren, bisher als sehr schwer erreichbar angesehenen Konsequenz, die sich aus der wissenschaftlichen Unmöglichkeit ergab, vor den Sonn- und Festtagen halt zu machen. Trotz den entgegenstehenden Schwierigkeiten wurden die Aufstiege jetzt auch auf die roten Tage des Kalenders ausgedehnt.

An den internationalen Aufstiegsterminen nahm das Observatorium gewohnheitsgemäß regen Anteil und trat von ihm bei diesen Gelegenheiten ausgeführten Aufstiege übertreffen der Zahl nach die aller übrigen Teilnehmer um ein bedeutendes. Die verabredeten Termine des Berichtsjahres enthielten eine sechstägige (vom 6. bis 10. Mai), drei dreitägige (vom 6. bis 8. Februar, 6. bis 8. August und 5 bis 7. September) Serien, zusammeu mit den übrigen eintägigen demnach 23 Tage; gewohnheitsgemäß wird am Observatorium bei den ein- und dreitägigen Terminen noch je ein Vor- und ein Nachtag hinzugenommen, so daß für Lindenberg 45 Termintage entstanden, an denen 158 Aufstiege mit Drachen, 78 mit Fesselballonen, 34 mit Registrierballonen, 27 mit einfach und 16 mit doppelt visierten Pilotballonen, im ganzen 313 Aufstiege stattgefunden haben. Unter diesen spielten die oben schon erwähnten zusammenhängenden Aufstiege eine wichtige Rolle, die vom Mai au bei jedem Monatstermine ausgeführt wurden sind. Die Zahl der in 24 Stunden, die von 7 Uhr morgens an zählten, erfolgten Aufstiege war folgende: im Mai 9 mit 20 Stunden Gesamtdauer und einer mittleren Höhe von 2940 *m*, im Juni 10 mit 3953 *m*, im Juli 15 mit 3420 *m*, im August 7 mit 3720 *m*, im September 15 mit 2927 *m*, im Oktober 23 mit nur 1114 *m*, veranlaßt durch unteren schwachen Ostwind, der die Benutzung von Drachen anschloß und Ostwind von 8 *m* pro Sek. Geschwindigkeit in 1200 *m* Höhe, der nicht mehr über diese Grenze hinauskommen ließ; im November 10 mit 2386 *m* und im Dezember 12 mit 2139 *m* bei schwerem Sturmwetter mit Wiuden von 25 bis 30 Meterskenndengeschwindigkeit.

Besondere Wolkenmessungen konnten auch im Jahre 1913 nicht angeführt werden, da durch die Vermehrung der Aufstiege die Kräfte der hierfür in Frage kommenden wissenschaftlichen Beamten sowie des technischen Personals vollständig in Anspruch genommen wurden. Für das Jahr 1914 sind Vorbereitungen zu erweiterter Tätigkeit auf diesem Gebiete getroffen worden.

Der »Warnungsdienst für Luftfahrer« wurde mit erfreulichem Erfolge auch im Berichtsjahre aufrecht erhalten, dank der Unterstützung durch das Reichsamt des Innern und die preußischen Ministerien des Krieges, der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten sowie der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten. Ein eingehender Bericht hierüber findet sich an besonderer Stelle des Buches.

Die Anzahl der gefesselten Aufstiege betrug 1115, eine Ziffer, welche die aller vergangenen Jahre weit überstieg; von diesen erfolgten 789 mit Drachen und 326 mit Fesselballonen; dazu kommen vier Freiballonfahrten der Herren Dr. Peppler und Dr. Stuchtey sowie Bongards, 43 Aufstiege von Registrierballonen, sowie von 166 einfach und 88 mehrfach visierteu Pilotballoneu, im ganzen also 1416 Aufstiege und hiermit um 448 mehr als im Vorjahre!

Der im vorigen Jahrbuche entwickelte Plan des Verfassers, das Flugzeug zum Träger von Registrierapparaten zu machen, konnte 1913 seiner Verwirklichung nur in beschränktem Maße übergeführt werden, indem der frühere eifrige Mitarbeiter des Aëronautischen Observatoriums, Dr. Hermann Elias, einige Versuche mit gutem Erfolge unternahm. »Die in Aussicht genommene Verallgemeinerung der Methode scheiterte zunächst an dem relativ geringen Interesse der Flieger, was man ihnen angesichts der immer höher gespannten Anforderungen schließlich nicht verargen kann. Die verhältnismäßig seltenen Flüge in größeren Höhen lassen zudem den wissenschaftlichen Wert dieser Registrierungen ziemlich gering erscheinen und für die Benutzung der Registrierkurven durch den Flieger selbst zur Erkennung der Stabilitätsverhältnisse seiner Flugbahn fehlen noch die meisten Vorbedingungen, die teils in der Schwierigkeit zu suchen sind, den Registrierapparat an einer dem Flieger für die Beobachtung bequemen Stelle anzubringen, anderseits in der mangelnden Initiative der Flieger begründet sind. Der Verfasser ist der festen Überzeugung, daß sich in nicht zu langer Zeit, sobald die Gefahren des Flugzeuges auf das Maß derjenigen ermäßigt sein werden, wie sie etwa heute dem Automobil zukommen, die aëorologische Forschung ausschließlich des Flugzeuges bedienen und die Ballounethode gänzlich, die Dracheumethode vielleicht bis auf die allen bekannten Gewitter und schwersten Stürme über Bord werfen wird. Für die dann erforderliche Herstellung eines Abflug- und Landungsplatzes dürfte die weithin ebene Umgebung des Lindenberger Observatoriums ausreichende Gelegenheit gewähren.«

Die Zusammenstellungen der Aufstiegsergebnisse lassen eine weitere erfreuliche Zunahme der erreichten mittleren Höhen gegen das Vorjahr erkennen, die für Drachenaufstiege 119 und für Fesselballone sogar 443 *m* beträgt. Wie eine besondere Übersicht zeigt, ist die mittlere Höhe für Drachen und Ballone zusammen von 3372 *m* im Vorjahre auf 3588 *m*, also um 216 *m* angewachsen. Vergleicht man, wie üblich, die Lindeuberger Höhen mit denen der Drachenstation am Bodensee in Friedrichshafen, so ergibt sich, daß die letztere mit 3926 *m* mittlerer Höhe aller Aufstiege die Lindenberger um 340 *m*, die mit Ballonen erreichte von 4076 *m* um 412 *m* übertroffen hat; dagegen blieben die Friedrichshafener Dracheuaufstiege mit 2455 *m* hinter der in Lindeuberg erreichten Höhe von 3563 *m* um 1108 *m* zurück. Zur strengeren Bewertung der Aufstiegsleistungen ist aber der Höhenunterschied zwischen den beiden Stationen von 278 *m*, 400 gegen 122 *m*, zu berücksichtigen, der dem Lindenberger Observatorium zu gute kommt. Hierauch betragen die Unterschiede der relativen Höhen für Ballone 124 und die des Gesammtmittels nur 62 *m* zu gunsten von Friedrichshafen, aber bei den Drachenaufstiegen 1386 *m* zu gunsten von Lindenberg. Die »Drachenstation am Bodensee« ist in der Tat eine »Fesselballonstation«. Trotzdem ist die größte jemals mit einem Fesselballon erreichte Höhe von 7180 *m* am 20. Februar 1913 nachmittags in Liudenberg erreicht worden, und zwar mit drei Ballonen von zusammen 96 *m³* Inhalt und einer Drahtlänge von 8690 *m*: bis 3000 *m* Höhe herrschte volle Windstille oder ganz schwacher Ostsüdostwind, darüber Nordnordwest von 2 bis 3 *m* pro Sek. Geschwindigkeit, der in der Maximalhöhe auf 5 *m* pro Sek. anwuchs und damit dem weiteren Aufsteigen ein Ende bereitete. Bei 5000 *m* Höhe wurden — 30° registriert, in der Maximalhöhe — 40°. Diese außerordentlich hoch hinaufreichende Luftruhe fand sich an der Krennungsstelle eines von SSW nach NNE verlaufenden Hochdruckrückens mit einer von NW nach SE erstreckten Tiefdruckrinne. Die relative Höhe dieses Aufstieges mit 7058 *m* über seiner Ablaufrolle erhebt ihn zum Weltrekord, da der bisher höchste des Mount Weather Observatory nur eine relative Höhe von 6740 *m* erreicht hatte; dieser ist demnach um 318 *m* durch Lindenberg verbessert worden.

Der höchste Drachenaufstieg des Jahres 1913 erreichte 6400 *m*, mehr als 6000 *m* wurden an sieben Tagen, an 18 mehr als 5000 *m*, an 91 Tagen mehr als 4000 *m* Höhe erreicht.

Der Drahtverlust war mit 100.200 *m* in Aubetracht der großen Zahl der Aufstiege der geringste, der in den letzten neun Jahren vorgekommen ist, indem er, auf einem Drachenaufstieg berechnet, nur 127 *m* betragen hat, während der neunjährige Durchschnitt 156 *m* aufweist. Man dürfte wohl nicht fehlgehen, wenn man dieses Resultat durch eine weitere Verbesserung der Dracheutechnik erklärt.

Die Zusammenstellung aller Aufstiege der elf Jahre spricht eine beredte Sprache für den Umfang der vom Lindenbarger Observatorium geleisteten Arbeit: 7094 Drachen- und Fesselballonaufstiege an 4018 Tagen! Das gibt ein Beobachtungsmaterial, das nirgends seinesgleichen findet.

Zum Schlusse sei noch kurz auf den »Anhang« des riesigen Bandes verwiesen, wo viele interessante Abhandlungen und Berichte zusammenkommen. Ihre Autoren sind Dr. J. Reger, Dr. A. und W. Peppler, Dr. K. Stuchtey, Professor Dr. O. Teteus, Dr. M. Jaeger, H. Bongards und K. Scholtz.

BRIEFKASTEN.

»RIBAUD« in K. — Der älteste unter den sogenannten »Aëronautes du Siège«, den von dem belagerten Paris ans 1870/71 aufgestiegenen Luftfahrern, ist der nun schon längst verstorbene Godard (Vater) gewesen, der bei seiner damaligen Auffahrt bereits 68 Jahre zählte.

AN VIELE EINSENDER hier und auswärts. — Hierdurch danken wir bestens im Namen des Herausgebers unseres Blattes, der zur Erholung auf dem Semmering weilt, für Ihre zahlreichen Zustimmungs- und Anerkennungsschreiben zu seinem Artikel »Der Masseumord in Fischamend«.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION
REVUE MENSUELLE DES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES
Véritable dictionnaire des sciences aëronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul.
ABONNEMENT D'UN AN
FRANCE : 6 Francs ÉTRANGER : 7 Francs
Numéro Spécimen franco : 60 centimes
LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

The Airship

and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt, herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co."

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

4000 Kilometer im Ballon

von Gerbert Silberer.

Mit 28 photographischen Aufnahmen vom Ballon aus. Preis in elegantem Einband 7 Kronen 20 Heller.

Bei dem allgemeinen Interesse, das die Luftschiffahrt in der Neuzeit wachgerufen hat, wird das vorliegende Buch allerorts deutlichen Beifall finden. Es bildet tatsächlich die erste deutsche Sammlung von Fahrtbeschreibungen eines Luftreisenden, der innerhalb weniger Sommer über 4000 Kilometer im Ballon zurückgelegt hat. Durch die Beigabe zahlreicher, vorzüglich ausgeführter Wiedergaben photographischer Aufnahmen vom Ballon aus, die nicht nur schöne Landschaftbilder von oben, sondern auch interessante und lehrreiche Ansichten des Wolkenmeeres, der Erde durch Wolken gesehen u. s. w. bieten, erhält das Buch einen bedeutend erhöhten Wert.

Zu beziehen durch die Verwaltung der „Illgemeinen Sportzeitung", Victor Silberer, Wien, oder durch jede Buchhandlung.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 300 Kunstdrucktafeln. PREIS vierteljährlich M. 3·—, unter Streifband M. 3·60, Ausland M. 4·50. ERSCHEINT zweimal monatlich.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

La Revue Aérienne.

Directeur:

René Chassériaud.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques. Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

30, Place Saint-Georges, Paris.

SÜDBAHNHOTEL SEMMERING

Zwei Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama. Vornehmes Restaurant und Café mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport. Eigene Wintersportanlagen: Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance. »VILLA SCHÜLER« in prächtigster Lage mit eigenem Park.

DIE HOTELVERWALTUNG.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 11. Wien, 1. August 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Der Krieg. — Rund um die Erde. — Aviatische Höhenweltrekorde. — Neuer Dauerweltrekord. — Der Monte Rosa überflogen. — Der Grand Prix der Ballone. — London—Paris—London. Berlin—Konstantinopel. — Der Nordische Seeflug. — Die «Ala». Ständige aëronautische Kommission. — Wien und Berlin. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DER KRIEG.

So ist es denn grimmiger Ernst geworden, unser Vaterland steht im Kriege.

Ein Ereignis das derart in das gesamte Getriebe des Staates und des Volkslebens eingreift, muß in jedem Organ der öffentlichen Meinung Widerhall finden und jede solche Stimme ist dazu berufen, sich für die höchsten Güter des Vaterlandes zu erheben.

Das wahrhaft erhabene Manifest des Kaisers hat in ehernen und ergreifenden Worten den Völkern Österreich-Ungarns gesagt, welche gehäufte Summe von feindseligen Umtrieben und Taten den Schützer des Friedens zwang, an die Waffen zu appellieren, hat diese Völker aufgerufen, sich in der alten Treue um den Thron zu scharen.

Der alte Kaiser hat die Antwort im voraus empfangen. Alles war in Österreich vom ersten Augenblick an eines Sinnes, daß dieser Krieg sein muß, der darauf hinzielt, uns endlich Ruhe vor den böswilligen Nachbarn zu verschaffen, daß es höchste Zeit ist, die Brut aufzustöbern und zu zertreten, die den heimtückischen Mord predigt und organisiert, die Elemente unschädlich zu machen, die in halsstarrigem Trotz und Haß jetzt skrupellos ihr eigenes armes Volk auf die Schlachtbank führen.

Ein unreifer Bube hat den Stein in Rollen gebracht. Das Blut Franz Ferdinands und seiner Gattin ist nicht nur für die offizielle Politik das deutlichste und empörendste Sympton der Wühlarbeit gegen die Monarchie, es hat auch die Herzen des Volkes entflammt.

Das Werk der Sühne erfordert freilich bei uns schwere Opfer. Nebst den Hunderttausenden, die bereits unter den Fahnen standen, haben andere Hunderttausende ihren bürgerlichen Beruf verlassen müssen, um die Wehrmacht zu ergänzen.

Auch unser Sport spürt es. Jetzt zeigt es sich so recht deutlich, wie viel tüchtiges, taugliches Menschenmaterial der Sport der Wehrkraft des Staates liefert, welche Bedeutung er in allen seinen Formen für den Kriegsfall besitzt. Jetzt ist insbesondere auch für die Luftschiffahrt der Augenblick gekommen, wo sie, die von jeher den Dienst auf dem Kriegsschauplatze als eine ihrer größten und vornehmsten Aufgaben betrachtet, sich zu bewähren hat und bewähren wird!

Vielleicht steht zur Stunde, wo diese Zeilen in die Öffentlichkeit dringen, schon so mancher Sportsmann in Treue für Kaiser und Reich dem Feinde gegenüber, vielleicht heischt die nächste Zukunft edle Opfer auch aus diesem Kreise. Hoffen wir, daß ihrer, wie all der Tapferen, die jetzt im Felde stehen, wenige sind, die nimmer wiederkehren. Wenn es aber das letzte, äußerste Opfer gilt, dann wird unser Kaiser auch auf seine Sportleute bauen und vertrauen können!

Der Krieg von heutzutage stellt die ungeheuersten Anforderungen an die moralischen Eigenschaften; unendlich größer als das Heldentum, das sich im Kampfe Aug' in Aug', Mann gegen Mann kundgab, ist

das, das sich im Standhalten und Vordringen gegen die unsichtbare, unfaßbare Gefahr der modernen Kampfmittel bewährt. Furchtbar ist der Gedanke an das Schlachtfeld, auf dem tausendfach in schwirrenden Kugeln, platzenden Schrapnells und Granaten, aufflammenden Minen das blinde Verhängnis lauert. Da heißt es wohl eiserne Nerven, starke Herzen besitzen. Die Männer, die auf den Sportplätzen, auf wilden Gewässern, auf Felsgraten und Gletschern, in den mannigfaltigen Gefahren des Luftmeers gelernt haben, kühlen Mut zu bewahren, werden ihn auch vor dem Feinde beweisen.

Das einigende Band des Sports und der friedlich arbeitenden Wissenschaft ist durch ein noch viel Stärkeres ersetzt worden. Die Vaterlandsliebe, die gewaltig auflodert, führt jetzt die Völker der Monarchie zusammen. Dieser Krieg ist ein Stahlbad für das alte Österreichertum! Eines Sinnes sind Deutsche, Italiener und Slawen, mit heiliger Begeisterung reichen Österreich und Ungarn über alle trennenden Momente hinweg einander die Hand. Wir alle haben es ja immer im Herzen gefühlt, daß wir eins sind unter dem alten Doppeladler, eins unter der Krone, die unser ehrwürdiger lieber Kaiser trägt!

Dieses österreichische Bewußtsein — mit überwältigender Kraft kommt es nun allerorten zum Ausdruck, erbraust das »Prinz Eugen-Lied«, »O du mein Österreich!« und das »Gott erhalte!« Mit dankbarer Befriedigung erfüllt es uns alle, wie treu Italien zu seiner Bundespflicht steht, voll stolzer Freude sehen wir die Wacht am Rhein mit ihrer gewaltigen Wehr an Österreichs Seite — und aus tiefinnerster Überzeugung klingt es: »Österreich wird ewig steh'n!«

Und der Geist der Entschlossenheit ist erwacht. Jetzt sieht die Welt, daß die Völker des Habsburgerreiches nicht schlaff geworden, nicht schwachmütig sind. Mag dräuen, was da wolle — auch von Österreich-Ungarn gilt es jetzt: Wir fürchten Gott und sonst nichts auf der Welt! Der Kaiser hat gerufen, und mit ihm rufen Millionen: Im Namen Gottes — vorwärts!

Den Tapferen allen unter den Fahnen aber sei der Gruß entboten: Mit Gott für Kaiser und Vaterland!

RUND UM DIE ERDE.

24. Juli.

Aus den Monsterflügen pflegt nichts zu werden. Es ist immer mißlich, wenn Ausschreibungen unter Nichtachtung der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge und unter gänzlicher Vernachlässigung des Prinzips der Zweckmäßigkeit Riesenflüge verlangen, um durch den klangvollen Namen recht bombenmäßig zu wirken.

Da wäre vor allem der Rundflug um die Welt, dessen Veranstaltung in den Händen der Leitung der Weltausstellung in San Francisco liegt. Wie überflüssig ist doch das Jagen der Flugzeuge um den Erdball, durch bevölkerte und durch öde Striche, durch mehrere Kontinente, ohne anderes Ziel, als eben möglichst rasch ringsherum zu kommen. Welche Summe von Mühen, Gefahren und Geldmitteln soll da für nichts als eine Reklame und eine »Sensation« aufgewendet werden! Daß die Flugzeugindustrie damit gefördet wird, glaubt wohl niemand, und die Flugtechnik selbst hat natürlich auch nichts davon. Technische Erprobungen haben nur in geregelter, durchwegs kontrollierbarer Versuchsanordnung Wert, nicht aber auf abenteuerlichen Reisen. Und daß man etwa auf anderem Forschungsgebiet — etwa auf geographischem oder ethnologischem — durch Wettflüge um die Erde etwas leisten wird, das erwartet sicherlich auch niemand, denn zu solchen Arbeiten gehören, abgesehen von den entsprechenden ernsten Menschen, auch wesentlich andere Vorbedingungen, als sie der Flug bietet, sowie auch Muße, die der Flieger natürlich am allermeisten vermeidet. Es gibt kaum eine Entschuldigung für die Veranstaltung eines Weltfluges, außer man greift zu der Kraft tönender Schlagworte.

So ist es denn auch eher befriedigend als schade, daß der Rundflug um die Welt jetzt ernstlich wackelt. Der Präsident des Aero Club of America, Alan R. Hawley, hat nämlich bekanntgegeben, daß vorläufig weder er noch die übrigen Mitglieder des Klubs sich für den Flug irgendwie einsetzen könnten, solange nicht die 150.000 Dollars für die ausgesetzten Preise offiziell eingezahlt worden sind. Erst dann könnte er die übrigen an diesem Flug interessierten Klubs auffordern, das Unternehmen tatkräftigst zu unterstützen.

Wie eine der leitenden Persönlichkeiten des Aero Club of America erklärt haben soll, ist das Geld bei einer Bank bereits eingezahlt, die Bank selbst hat aber nicht ihre Einwilligung ausgedrückt, die Preise an die Flieger auszuzahlen, die als Sieger bezeichnet werden. Ohne die Zustimmung des Amerikanischen Aëro-Klubs würde der Flug von vornherein ein Fiasko sein und alle amerikanischen Flieger würden disqualifiziert werden, sollten sie trotzdem an dem Flug teilnehmen. Die Ankündigung der Ausstellungsleitung, daß das Geld eingezahlt sei, soll, wie man vermutet, den Glauben erwecken, der Aëro-Klub stände hinter dem Projekt, was aber nicht zutrifft.

Nicht viel besser stehen vorderhand die Aussichten für den Ozeanflug, von dem so viel Wesens gemacht wurde. Man kündigte für den heurigen Frühsommer schon eine Überfahrt des Wanamakerschen Flugbootes »America« über den Atlantischen Ozean an, aber daraus wird offenbar nichts. Die ersten Versuche dieses von Curtiss konstruierten Wasserflugzeuges waren ein Fiasko.

Ende Juni wurde das Flugboot auf dem Klukasee bei Hammondsport (New York) vom Stapel gelassen. Über den ersten Versuch wurde anfangs folgendermaßen berichtet:

Das Flugboot »America« machte seine erste Probefahrt vor zahlreichem Publikum, das sich an dem Ufer des Klukasees drängte. In dem Boote saßen Leutnant Porte, der Konstrukteur Curtiss und Halkett, der unter Tausenden von Bewerbern zum Begleiter Portes auf seinem Flug über den Ozean gewählt wurde. Es war ein feierlicher Anblick, als die »America« sich mit anfangs langsam laufenden Motoren in Bewegung setzte und über die Wellen dahinglitt. Die Maschine durchfuhr so zwei Meilen, und das andächtige Schweigen der Menge verwandelte sich in ein donnerndes Beifallsgeschrei, als das große Flugzeug sich dann in die Lüfte erhob und Kurven beschrieb. Porte durchflog etwa drei Viertelmeilen und nahm dann einige kleine Abänderungen an der Maschine vor. Ein zweiter längerer Flug führte ihn aus der Schweite der Zuschauer. Beide Flüge wurden in nur 5—7 *m* Höhe über dem Wasser ausgeführt. Als die Maschine am Ufer anlegte, sagte Curtiss zu seinen begeisterten Freunden: »Der Traum meines Lebens scheint nun endlich in Erfüllung zu gehen. Jahrelang habe ich gefühlt, daß man ein Flugzeug bauen könne, das stark genug sei, um von der einen zur anderen Seite des Atlantischen Ozeans zu fliegen. Der heutige Tag ist der glücklichste meines Lebens.«

Das transatlantische Flugzeug ist ungefähr doppelt so groß als die gewöhnliche Curtiss-Maschine. Seine Maße sind: Bootskörper 9 *m* 15 *cm* Länge, 1 *m* 83 *cm* Tiefe und 1 *m* 52 *cm* Breite; Tragflächen 22 *m* Spannweite und 2 *m* 13 *cm* Tiefe. Die mittschiffs eingebauten Benzintanks fassen 1362 *l*. Die Maschine ist mit zwei Propellern und zwei Sechszylindermotoren von je 90 H. P. ausgerüstet. Sie wiegt mit zwei Insassen, gefüllten Behältern und Nahrungsmitteln 2250 *kg*. Der Bootskörper enthält eine geschlossene Kajüte mit Zellonfenstern, die den beiden Insassen einen bequemen Aufenthalt bietet.

Dieser Darstellung, die günstige Hoffnungen erwecken mochte, gesellten sich bald darauf viel kritischere Meldungen hinzu. So erfuhr z. B. die »Daily Mail«, daß die ersten Versuche »wenig befriedigend« ausgefallen sind.

»Bei einem mit zehn Insassen unter den günstigsten atmosphärischen Bedingungen vorgenommenen Flugversuch strich die Maschine schnell über die Wellen hin, wollte sich aber nicht in die Luft erheben. An einem anderen Tage nahm Porte einen zweiten Versuch mit voller Belastung vor, und zwar nahm er fünf Fluggäste, 600 Pfund Benzin und drei Sandsäcke an Bord. Das Flugzeug fuhr mit großer Geschwindigkeit den Kinkasee hinab, konnte sich aber wieder nicht vom Wasserspiegel loslösen. Nach diesen beiden mißlungenen Versuchen machten Curtiss und Porte kein Hehl aus ihrer Enttäuschung. Porte will noch einen dritten Versuch unternehmen und dabei seine ganze Aufmerksamkeit den Tragflächen des Bootes zuwenden. Falls er dabei wieder Schwierigkeiten haben sollte, wird Curtiss den Boden des Bootes abändern oder höchstwahrscheinlich einen gänzlich neuen Bootskörper bauen.«

Auch dieser dritte Versuch soll nun erfolglos verlaufen sein.

Als ein zweiter Konkurrent, der auf einem Curtiss-Flugboot die 10.000 Pfund der »Daily Mail« gewinnen will, wird Leutnant Towers genannt, der sich gleichfalls in Hammondsport aufhält. Näheres über das Projekt ist bisher nicht laut geworden. Man ist im allgemeinen der Ansicht, daß der Ozeanflug für heuer ins Wasser gefallen ist; es ist ohne Zweifel besser, daß dieses Schicksal den Flug und nicht einen Flieger ereilt hat.

—

30. Juli.

»Aus den Monsterflügen pflegt nichts zu werden«, hieß es in dem vorigen Artikel. Und nun ist mittlerweile das Flugboot »America«, das einzige Flugzeug, das heuer für eine Ozeanüberquerung in Betracht gekommen wäre, gar der Vernichtung anheimgefallen; so hat sich das obige Wort noch schlagender bestätigt, als man erwarten mochte.

Zunächst traf folgende Meldung ein:

Der Ozeanflug der »America« muß verschoben werden. Auch die neuerlichen Versuche sind schlecht ausgefallen und haben sowohl den Konstrukteur Curtiss als den Leutnant Porte bestimmt, von der für Anfang August beabsichtigten Überführung des Flughootes nach Neufundland abzusehen.

Der Sekretär Mr. Wanamakers, Mr. Gash, gibt an, daß Wanamaker und Leutnant Porte sich entschlossen haben, den Atlantikflug für den Monat Oktober zu verschieben, so daß man in der Zwischenzeit genügend Muße habe, um die noch unbedingt notwendigen Erprobungen vorzunehmen. An dem Rampfe des Wasserflugzeuges sind in letzterer Zeit so viele Veränderungen vorgenommen worden, daß er leck wurde und vollständig neu hergestellt werden muß. Immerhin erklären Leutnant Porte und Mr. Gash nachdrücklichst, daß sie den Plan, den Atlantikflug noch in diesem Jahre zu verwirklichen, keineswegs aufgegeben haben.

Unterm 28. Juli meldet aber ein Kabeltelegramm die Zerstörung des Flugbootes. Dieses ist bei einem weiteren Probeflug, den Leutnant Porte unternahm, gänzlich zertrümmert worden. Einzelheiten über den Unfall liegen vorderhand nicht vor. Menschen scheinen nicht verletzt zu sein.

Zur Geschichte des Flugbootes »America« sei an folgendes erinnert: Im Auftrage des Milliardärs Wanamaker wurde das Fahrzeug in Hammondsport (New York) erbaut. In der Form des Apparates wich man im Hinblick auf den besonderen Zweck von den gewöhnlichen Konstruktionslinien ab. Viele Fachleute sahen von vornherein dem Experiment skeptisch entgegen; man zweifelte, daß die Neuerungen auf einen Wurf zum Gelingen führen würden. Auch machten Übelstände beim Aufliegen eine nachträgliche Änderung der Maschine notwendig.

Der Typ »America« ist durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet:

Das Flugboot besteht aus dem großen Bootskörper, der an seinem hinteren Ende in der üblichen Anordnung das Höhen- und Seitensteuer trägt. Die Tragflächen sind am Vorderteile des Bootes montiert. Zu den zuerst vorgesehenen beiden 100 H. P.-Curtiss-Motoren wurde in der letzten Zeit noch ein dritter gefügt. Der Betriebsstoff wird in sieben Benzingefäßen untergebracht, die zusammen 1416 *l* fassen und hinter dem Führersitz liegen. Außerdem sind zwei Öltanks

vorhanden, in die 136 *l* Öl aufgefüllt werden können. Die Maße des Bootes sind folgende: der Rumpf ist 9 *m* lang, 1·2 *m* breit und 1·8 *m* hoch. Der Kabinenraum ist 2·1 *m* lang, 1·5 *m* hoch und 1·2 *m* breit. Die Spannweite des Oberdecks beträgt 22·2 *m*, die des Unterdecks 13·8 *m*. Die ganze Länge der Maschine ist 10·2 *m*, das Gewicht inklusive Betriebsstoff beträgt 2265 *kg*. In der Kabine sind zwei Sitze, von denen das Flugboot gleichzeitig gesteuert werden kann. Der Flächeninhalt des zweiteiligen Höhensteuers beträgt zweimal 2·45 m^2. — Der Typ wird wohl von Curtiss nicht beibehalten werden; der amerikanische Flugzeugbauer wird eine andere Konstruktion ersinnen müssen, wenn er überhaupt noch Lust hat, den Transatlantikflug in Szene zu setzen.

AVIATISCHE HÖHENWELTREKORDS.

6570 UND 8000 METER!

Der auf der letzten Wiener Flugwoche durch Heinrich Biер geschaffene aviatische Weltrekord von 6170 *m* bedentete nicht lange die höchste Grenze, bis zu der Flieger emporgedrungen sind. Als absoluter Rekord genommen, ist diese Ziffer nämlich seither bereits zweimal in unglaublich rascher Folge überholen worden, was aber übrigens die Bierscho Leistung als Passagierrekord nicht tanglert, da die neuen Höchstleistungen von Kindelfliegen den Piloten erzielt worden sind. Diese beiden jüngsten Gipfelleistungen betragen 6570 *m* und gar 8000 *m*! Der siebente Kilometer der Höhe nach ist also erreicht!

Die beiden Flieger, die so rasch nacheinander das Flugzeug in hisher nicht erzielte Höhen emporgeführt haben, sind zwei Deutsche. Viele Weltrekords wandern jetzt nach Deutschland; nicht die Höchstleistungen der Geschwindigkeit, wozu andere, leichtere Apparate als die in Deutschland üblichen gehören; wohl aber jene großen Rekords, die, von der bloßen Geschwindigkeit unabhängig, gigantische Kraftentfaltungen in zeitlicher und räumlicher Ausdehnung bedeuten: Höhenrekords, Dauerrekords und Höchstleistungen im Überlandflug. Die jetzt so erfolgreichen zwei deutschen Hochflieger sind Guido Linnekogel und Heinrich Oelerich.

Schon seit längerer Zeit war es die feste Absicht Linnekogels, den Höhenrekord des Franzosen Legagneux (6120 *m*) zu überbieten. Bereits am 31. März gelang Linnekogel ein prächtiger Hochflug; er soll sich bis auf 6300 *m* erstreckt haben, doch arheiteten die Barographen nicht zuverlässig, und so wurde der Flug nicht als Rekord anerkannt. Am 5. Juli morgens stieg Linnekogel in Johannisthal mit einem Rumpler-Eindecker 1914, in den ein 100pferdiger Benz-Motor eingebaut war, zu einem neuen Rekordversuch auf. Linnekogel benutzte den Sonntagmorgen trotz schwerer Regenböen, weil er Mitte der Woche an einer Flugveranstaltung in Kiel teilnehmen wollte. Der Flieger stieg um 5 Uhr 8 Minuten in Johannisthal auf. Es gelang ihm bei strömendem Regen laut Barograph sich bis zu 6900 *m* emporzuschrauben, hier ließ der Motor nach. Der Abstieg vollzog sich ebenfalls in dichtem Regen und Linnekogel konnte sich erst orientieren, als er namittelbar über dem Teltowkanal schwebte. Er landete in Groß-Lichterfelde um $^1/_4$7 Uhr, also nach einem Fluge von 1 Stunde 22 Minuten. Bei der Landung brach eine Strebe des Fahrgestelles.

Auch eines Versuches von Bruno Langer sei gedacht, der im Bewerb um den Höhenrekord am 7. Juli 5500 *m* erreichte.

Am 9. Juli war Linnekogel so glücklich, seinen Wunsch erfüllt zu sehen. Um 3 Uhr 9 Minuten morgens flog er in Johannisthal mit dem 100pferdigen Rumpler-Benz-Eindecker auf, der sich bereits nach 8 *m* Anlauf erhob und nach 600 *m* langem Fluge 300 *m* Höhe erklomm. Schon in 4 Minuten war das erste Tausend überschritten. Bei 1500 *m* kam Linnekogel in dichte Wolken, in denen die Steigeschwindigkeit etwas nachließ. Trotzdem hatte er schon 9 Minuten nach dem Abflug 2000 *m* erklommen. Langsam arbeitete er sich nun bis an die obere Wolkengrenze, die bei 4500 *m* erreicht war. Im strahlenden Sonnenschein ging es jetzt schneller aufwärts. Bei Potsdam war der Eindecker 5000 *m* über der Erde. Tief unter sich sah Linnekogel zwei Flugzeuge, wahrscheinlich Doberitzer Militärmaschinen, schweben, eine Taube und einen Doppeldecker. Der Motor, der bisher wunderbar gelaufen war, ließ unter der Einwirkung der Sonnenstrahlung etwas nach und Linnekogel schwebte in tausend Sorgen, daß auch sein diesmaliger Versuch mißglücken könnte. Aber immer noch ging das Flugzeug, und nach zwei Stunden zeigten die Barographen 6120 *m*. Der alte Rekord Legagneux war erreicht. Linnekogel mußte 150 *m* über diese Höhe gehen, um Anspruch auf Anerkennung seiner Leistung zu haben. Es hieß also weiter steigen. Bei 6500 *m* hörte das Aneroid-Barometer auf zu registrieren, aber der Flieger hatte ja die Barographen. Noch nahezu 100 *m* legte er zu, dann ging es herunter. Das Benzin ging zu Ende, der Motor stand still. Wieder in die Wolken führte der gewaltige Gleitflug und wieder aus ihnen heraus. Über dem Tiergarten schwebte der Eindecker, als sein Führer wieder feste Erde unter sich erblickte, und auf dem Tempelhofer Felde vollzog sich die glatte Landung. Linnekogel, der vollkommen frisch war, telephonierte nach Johannisthal, neuer Brennstoff wurde herangeschafft, und dann flog der junge Pilot nachJohannisthal zurück, wo der Weltrekordmann von Direktor Rumpler und seinen Fliegerkameraden freudig begrüßt wurde. Sofort wurden die Barographen in die Adlershofer Versuchsanstalt gebracht und geprüft. Man stellte eine wirklich erreichte Höhe von 6670 *m* fest.

Aus Linnekogels eigener Fahrtschilderung seien noch einige Details nachgetragen:

»Nachdem der von mir am 31. März mit 6300 *m* Höhe aufgestellte Höhenrekord nicht die Anerkennung durch den Deutschen Luftfahrer-Verband gefunden hatte, nahm ich mir vor, bei der nächsten Gelegenheit den Flug nochmals zu versuchen. Nach dem mißlungenen Versuch am 5. Juli traf ich gestern Vorsorge, um am heutigen Morgen abermals um den Rekord zu starten. Nach kurzem Anlauf verließ mein Eindecker den Boden und nun ging es wie in einem Fahrstuhl in die Höhe . . . In 18 Minuten erreichte ich 4000 *m*. Der Himmel, der anfangs leicht bewölkt war, verfinsterte sich mehr und mehr; es setzte ein böiger Wind ein, der mein Flugzeug hin und her warf. Ich setzte jedoch meinen Flug unbeirrt fort, während mein Barograph die Kurven immer höher und höher einzeichnete. Von 5000 *m* an nahm ich Sauerstoff zu mir, und zwar, wie es scheint, zu viel, denn mir wurde darauf übel und ich fühlte mich geswungen, den Abstieg zu bewerkstelligen. In den höheren Luftschichten war es nicht sehr kalt; ich schätze die Temperatur auf höchstens 8—10° unter Null. Als mein Barograph 6600 *m* anzeigte, gab ich, obgleich mein Benz-Motor noch gut durchzog, Tiefsteuer und in rasender Fahrt ging es nun dem Boden zu. Für den ganzen Flug hatte ich $2^1/_2$ Stunden gebraucht. Da mein Benzin bis auf den letzten Tropfen verbraucht war, konnte ich den Flugplatz Johannisthal nicht mehr erreichen, und so entschloß ich mich, auf dem Tempelhofer Felde zu landen. In nächster Zeit werde ich weniger Sauerstoff mitnehmen und dann versuchen, den siebenten Kilometer in der Höhe zu erreichen.«

Mit diesem Fluge gewann Linnekogel den von der Nationalfingspende ausgesetzten Preis von 10.000 M für

die Überhietung des Höhenweltrekords, der bisher offiziell in französischem Besitz war.

Die Maschine, die Linnekogel zu dem Rekordflug benutzte, ist ein Rumpler-Militär-Eindecker neuester Konstruktion, der gegen die früheren Typen nur insofern abweicht, als die Tragflächenprofile besonders für schnelle Steigfähigkeit, große Schnelligkeit und wenig Stirnwiderstand konstruiert sind. Die Spannweite ist 13 *m* und die Länge des Flugzeugs beträgt 8·9 *m*. Das Gewicht des Eindeckers, der mit einem 100pferdigen Benz-Motor ausgerüstet ist, beträgt ca. 580 *kg*. Außer einem Barographen hatte Linnekogel auch einen Maximalbarometer an Bord.

Am gleichen Tage wie Linnekogel, bewarb sich in Johannisthal auch Bruno Langer um den Höhenrekord, allein er kam nur bis 5200 *m*. Es heißt, der Motor habe nicht kräftig genug gezogen.

Am 14. Juli hat man den neueste Weltrekord — 8000 *m* — zu stande. Einer der ältesten deutschen Flieger, Heinrich Oelerich, ist es, dem in Leipzig-Lindenthal diese Gipfelleistung gelang. Mit einem 100pferdigen D. F.-W.-Doppeldecker startete Oelerich in Lindenthal um ½4 Uhr morgens. Als Kontrollinstrumente führte er zwei Goerz-Barographen mit; ferner hatte er genügend Sauerstoff an Bord. Die Maschine stieg tadellos, der Motor funktionierte durchaus einwandfrei und nach zwei Stunden ununterbrochenen Steigens zeigten die Barographen eine Höhe von 7500 *m* an, also um über 900 *m* mehr als Linnekogels Weltrekord betrug. Nun entschloß sich der erfolgreiche Flieger zum Abstieg und landete bei Lützen um 6 Uhr 15 Minuten glatt. Wegen des einfallenden Nebels hat er das Flugfeld Lindenthal nicht mehr erreichen können. Der Flieger hat, wie sich später herausstellte, noch höher gewesen, als er geglaubt hatte.

Am 15. Juli hat das physikalische Institut der Universität Leipzig die beiden Goerz-Barographen, die Oelerich als Kontrollinstrumente an Bord gehabt hatte, genau nachgeprüft. Die auf diese Untersuchung aufgebaute Berechnung der erreichten Höhe ergab bei Zugrundelegung einer Temperatur von 0 Grad nicht weniger als 8100 *m*, also um 600 *m* mehr, als zuerst angenommen worden ist. Die Ziffer dürfte sich auf ca. 8000 *m* reduzieren, da sich zwischen der für die Zeit des Fluges angenommenen Temperatur und der wirklichen eine Differenz ergibt, die erst nach Eingang der genauen Messungsergebnisse des Lindenthaler Observatoriums festgestellt werden kann. Auf Grund dieser Differenz dürfte die Nachrechnung ergeben, daß die erreichte Höhe nur ca. 100 *m* weniger beträgt, als die für 0 Grad ausgerechnete.

Auf alle Fälle hat aber Oelerich nicht bloß den siebenten, sondern auch den achten Höhentausender erstürmt.

Oelerich teilt in der »B. Z. a. Mittag« sehr interessante Details über seinen Flug mit:

»... Bis zur Höhe von 4800 *m* stieg die Maschine tadellos, dann ließ das Steigen etwas nach. Von 5000 *m* an war die Luft sehr böig, dann stieg die Maschine wieder besser. In 6000 *m* Höhe war dafür wieder eine Luftschicht, die sehr schlecht trug. Den Sauerstoffapparat hatte ich in 4200 *m* Höhe vorgenommen. Aus dieser Höhe sah ich auch zuletzt den Flugplatz.

»Damit ich die Maschine nicht überanstrengte, hatte ich einen sehr gut arbeitenden Geschwindigkeitsmesser mit, der mir stets sehr gut anzeigte, ob ich die Maschine überanstrengte oder nicht. Durch den Geruch des Gummischlauches vom Sauerstoffapparat wurde es mir einmal ziemlich übel, so daß ich Brechreiz hatte. Ich faßte dann nochmals meine ganze Energie zusammen, um über die Höhe Linnekogels und möglichst über 7000 *m* Höhe hinauszukommen. Ich kam aber dann in eine Luftschicht, die sehr gut trug, so daß ich die letzten 500 *m* meines Fluges laut Barogramm sehr schnell erklomm. Nachdem ich also eine Höhe von einer deutschen Meile = 7500 *m* erreicht hatte, setzte ich an einem sehr steilen Gleitflug an, um möglichst bald wieder in normalere Luftschichten zu kommen. Der Gleitflug wurde bis an 4000 *m* Höhe so steil, daß meine Maschine eine Geschwindigkeit von zirka 135 *km* hatte. Ich tat dies auch aus dem Grunde, weil ich nicht wußte, wieviel ich noch Sauerstoff in der Flasche hatte, denn den Manometer konnte ich nicht mehr genau erkennen. Bei 4000 *m* hielt ich mich kurze Zeit auf, um mich wieder an die tieferen Luftschichten zu gewöhnen. 2000 *m* über der Erde nahm ich dann den Sauerstoffapparat ab. Ich ging dann allmählich im Spiralgleitflug nieder. Die Ortschaft, bei der ich landete, kannte ich nicht, da der Nebel inzwischen stärker geworden war. Ein Fabriksdirektor, der mich schon längere Zeit gesehen und gehört hatte, kam mit dem Rad hinzu und sagte mir, daß ich mich bei Lützen einer Ortschaft zirka 20 *km* westlich Leipzig, befand.

»Ich war sehr erschöpft und ließ die Maschine unter Bewachung stehen, um nach dem nächsten Gasthof zu gehen. Ich hatte starkes Ohrensausen und Kopfweh. Ganz gegen meine Gewohnheit ranchte ich sofort eine große Anzahl Zigaretten, da ich an Kognak, Kaffee u. s. w. keinen Geschmack fand. Ich ließ dann meine Firma anrufen und mitteilen, daß ich mich bei Lützen befinde und man mir Benzin und die Sportzeugen senden möge, die nach einer halben Stunde eintrafen, um die Barographen von der Maschine abzunehmen und diese selbst nach dem Physikalischen Institut zur Öffnung zu bringen. Die wirkliche Höhe, die der Barograph gezeichnet hatte, konnte ich nicht erkennen, da die Trommel während des Gleitfluges weiter gelaufen war, so daß der Schluß des Höhenstriches nicht zu sehen war. Nachdem ich mich erholt hatte, flog ich mit meinem Mechaniker und einem Passagier nach Leipzig zurück, wobei ich unter sehr starken Sonnenhöhen zu leiden hatte. Dort erfuhr ich dann telephonisch, daß die Barographen einwandfrei beide 7500 *m* anzeigen. Dieser Flug war mein 5450. Aufstieg im Flugzeug gewesen.«

Heinrich Oelerich ist 37 Jahre alt, verheiratet und schon seit dem Herbst 1910 Flieger. Sein Pilotenzeugnis, das er am 21. Oktober 1910 in Johannisthal auf einem Schulze-Herfort-Eindecker erwarb, trägt die Nummer 37. Oelerich gehört also zur alten Garde der deutschen Piloten. Nachdem er eine Zeitlang in Johannisthal geflogen war, unternahm er 1911 eine Flugexpedition nach Brasilien und trat 1912 in die Dienste der neugegründeten Leipziger Flugzeugwerke (jetzt: Deutsche Flugzeugwerke), bei denen er seither als Chefpilot und Flugleiter tätig ist. Schon am 5. Juli 1912 hatte er einen Weltrekord geschaffen, und zwar schlug er mit 2 Stunden 41 Minuten Flugzeit den Dauerrekord im Fluge mit zwei Passagieren. Zuletzt hat er mit Erfolg an dem Dreieckflug Berlin–Leipzig—Dresden teilgenommen.

NEUER DAUERWELTREKORD.

EIN FLUG VON 24 STUNDEN!

Wer die Anforderungen kennt, die bei Dauerflügen nicht bloß an die Zuverlässigkeit der Motoren, sondern insbesondere auch an die Ausdauer und die Nerven der Piloten gestellt werden, muß die neuesten Leistungen deutscher Flugzeugführer mit Bewunderung betrachten. Bessers Rekord von 18 Stunden 12 Minuten war schon ein erstanunlicher Erfolg, dann kam bald darauf Landmanns mit 21 Stunden 49 Minuten und nun überrascht Reinhold Böhm die staunende Welt gar mit einem Fluge von mehr als 24 Stunden Dauer! Diese kolossale Leistung kam am 10. bis 11. Juli in Johannisthal zu stande.

Reinhold Böhm stieg mit einem 75pferdigen Albatros-Mercedes-Doppeldecker am 10. Juli um 5 Uhr 52 Minuten in Johannisthal auf. Er nahm auf die Fahrt 600 *l* Benzin mit, die ihm ermöglichten, etwa 26 Stunden in der Luft zu bleiben. An Öl führte der Apparat 50 *kg* mit. In einer kleinen Thermosflasche hatte der Pilot kalten Kaffee; zum Essen hatte er etwas Schokolade und Cakes an Bord. Der Apparat ging trotz der großen Belastung rasch vom Boden ab. Um Benzin zu sparen, flog der

Pilot in langsamem Tempo welte Runden um den Flugplatz. Zuerst hatte er eine Höhe von 100 *m*, gegen Abend, als auf dem Flugfeld die Lenchtfeuer aufflammten, schraubte sich Böhm in größere Höhen und verließ für kurze Zeit das Johannisthaler Gebiet, um nach Berlin und Potsdam kleine Abstecher zu machen.

Gegen Mitternacht verweilte Böhm wieder im Gebiet von Johannisthal und flog in 300 bis 400 *m* Höhe Runde auf Runde. Bis zum Vormittag veränderte der Flieger seine Höhenlage nicht und erst gegen Mittag, als die heiße Sonne die Luft wärmer und trockener machte, stieg das Flugzeug höher. Runde auf Runde flog der Flieger und schwebte schließlich, kaum mehr sichtbar, in 2000 und 2500 *m* Höhe.

Das Flugfeld, das in den Morgenstunden ohne Besucher gewesen war, füllte sich allmählich, da die kritische Stunde nahte, die den neuen Weltrekord bringen sollte. Fünfzehn Minuten mußte Böhm länger fliegen als Landmann, wenn sein Flug als Rekord die Anerkennung der Sportbehörden finden sollte. In ängstlicher Spannung sah man dem Flieger nach, der in monotoner Gleichmäßigkeit Runde und Runde flog.

Um 8 Uhr 42 Minuten war die Zeit Landmanns erreicht. Ein kleiner roter Ballon zeigte dies dem Piloten an. In den Albatros-Schuppen wurde es lebendiger, ein Flugzeug wurde herausgeschafft und Böhms Kamerad Kiepert stieg auf, um mit dem Rekordflieger einige »Begrüßungsrunden« zu fliegen.

Gegen 9 Uhr zogen im Osten drauende Gewitterwolken auf. Reinhold Böhm ließ sich aber in der Vollendung seiner Aufgabe nicht stören. Um 3 Uhr 57 war der neue Dauerweltrekord geschafft. Trotz des immer näher kommenden Gewitters und des fernen Donners flog der Flieger unbeirrt weiter. Es wurde 4 Uhr, es wurde 5 Uhr, und noch immer tönte das leise Brummen und Surren des mit großer Gleichmäßigkeit arbeitenden Motors.

Das mittlerweile zahlreich versammelte Publikum sah nun mit Spannung der Entscheidung entgegen, ob der Flieger 24 Stunden in der Luft bleiben, einen ganzen Tag fliegen werde. Langsam verstrichen die Minuten, näher und näher kam die sechste Stunde, die den ersten Vierundzwanzigstundenflug der Welt bringen sollte. Reinhold Böhm täuschte die frohe Erwartung nicht; er volleudete richtig einen ganzen Tag im Fluge. Er laudete unter dem ungeheuren Jubel der Zuschauer um 6 Uhr 3 Minuten, nachdem er 24 Stunden 10 Minuten ununterbrochen in der Luft geweseu.

Der Flieger sah, als er seinen Apparat entstieg, ziemlich frisch aus. Er wurde wie ein Triumphator empfangen und mit einem Lorbeerkranz geschmückt.

Einem Berliner Blatte zufolge erzählte Böhm, ihm sei besonders die vierzehnte Stuude beschwerlich geworden; später habe sich seiu Zustaud gebessert. Die Zeit habe er sich durch Leseu vertrieben, doch habe lange Stuudeu hindurch der Flug wegen der vielen Böen und des heraufziehenden Gewitters die größte Aufmerksamkeit erfordert. Seine Hände seien durch das ewige Steuern wund und schwielig geworden, doch habe er sonst keinerlei körperliche Beschwerden gehabt.

Das von Böhm benutzte Flugzeug ist der gleiche Albatros-Doppeldecker, der von Landmann zu seinen beiden Rekordflügen benützt wurde und stellt eine normale Militärtype dar. Das Flugzeug wurde auch von R. Thelen im Prinz Heinrich-Flug geflogen. Seine Länge beträgt etwa 8 *m*, die obere Spauuweite der Tragflächen 14 *m*, die der unteren 13 *m*. Der Motor ist ein 75 H. P.-Mercedes-Sechszylinder. Der Zylinderdurchmesser beträgt 105, der Hub 140 *mm*. Um den Leistungsgrad der Schraube nicht zu sehr zu reduzieren, hat der Motor nur 1300 bis 1400 Umdrehungen, doch flog Böhm meisteus mit noch geringerer Tourenzahl, um mit seinem Benzin hauszuhalten.

Reinhold Böhm ist 24 Jahre alt. Er hat bei der Luftverkehrsgesellschaft Flieger gelernt, erwarb sodann auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker am 18. April 1913 in Johannisthal das Pilotenzeugnis und trat bald darauf in die Dienste der Albatros-Werke. Bei der Ablieferung von Maschinen und einer Reihe von Überlandflügen bot sich ihm eine gute Schule, in Wettbewerben ist er kürzlich im Dreieckflug hervorgetreten, in dem er mit 1274 *km* die höchste Distanzleistung bei $23^1/_2$stündiger Flugdauer erreichte und nach seiner Gewinnsumme, die 3297 M. betrag, im Gesamtklassement zu sebuter Stelle rangierte. Bei dem Angriff auf den Weltrekord hatte Böhm eines für sich: das Bewußtsein, eine schon wohl erprobte Maschine in Händeu zu haben.

Böhm ist der fünfte Flieger, der in diesem Jahre den Dauerweltrekord verbessert. Am 3. Februar schuf Bruno Langer ihn mit 14 Stunden 7 Minuten. Er wurde Deutschland dann am 26. April von dem Frauzosen Poulet wieder entrissen, der in Etappes auf einem Caudron-Doppeldecker 16 Stunden 29 Minuten in der Luft blieb. Am 23.—24. Juni überbot Basser diese Leistung in Johannisthal auf einem Rumpler-Eindecker, während Landmann um die gleiche Zeit nur mit wenigen Minuten dahinter zurückblieb. Bei einem ernenten Versuch am 27.—28. Juni gelang es dann dem letzteren mit der gleichen Maschine, die von Böhm benutzt wurde, die Leistung Basseus mit 1 Stunden 49 Minuten zu überbieten, eine Zeit, die jetzt von dem neuen Rekordmann um 2 Stunden 25 Minuten geschlagen wurde.

DER MONTE ROSA ÜBERFLOGEN.

Das Jahr 1914 ist fürwahr nicht arm au großeu Alpenflügen. Am 11. Februar überquerte Ageuor Parmelin den Mont-Blauc, am 23. April überflog Oskar Bider mit einem Passagier die Jungfrau, und nun hexwang der Italiener Landini, gleichfalls mit einem Begleiter, den Monte Rosa.

Landini erhob sich am 27. Juli um 5 Uhr morgeus von Camerl, uuweit von Mailand, mit Professor Dr. Lampugnani als Passagier auf einem Eindecker System Gabardin. Er überflog in 5700 *m* Höhe das Bergmassiv des Monte Rosa und laudete glatt in Visp um 7 Uhr 50 Miuuten.

Landini hat auf der grandiosen Luftfahrt außer dem Monte Rosa uoch das Jägerjoch, den Goruergrat, den Findelengletscher und das Zermattal überflogen. Es lagen schwierige Verhältuisse vor, da in der Höhe Sturm, Nebel und Kälte herrschten. Die größte Höhe, die der Pilot erreicht hat, betrug 5200 *m*. Der höchste Gipfel des Monte Rosa ist 4680 *m* hoch.

DER GRAND PRIX DER BALLONE.

20. Juli.

Zum zehnteu Male fand jetzt von Paris aus die alljährlich vom Aéro-Club de France arrangierte große interuationale Weltfahrt der Kugelballone statt. Zu diesem Wettbewerb werdeu bekanntlich nur Ballone bis zu 1600 *m*³ zugelassen.

Der Start ging in festlicher Weise im Tuilerieugarten von statten, doch wurde die Stimmung durch eiueu beklageuswerten Unfall sehr getrübt, von dem später die Rede sein soll. Die Abfahrten vollzogeu sich zwischen 4 und $^1/_2$7 Uhr des 19. Juli in dieser Reihenfolge:

1. »Cbimère« (1200 *m*³), Führer Perpette, Begleiter Maifrait; Frankreich.
2. »Fides IV« (1600 *m*³), Umberto Casella, Francesco della Torre; Italien.
3. »Le Sagittaire« (1600 *m*³), René Rumpelmayer, Leo Nathan; Frankreich.
4. »Stella IV« (1600 *m*³), Mme. Goldschmidt, Mlle. J. Tissot; Frankreich.
5. »Leipzig« (1600 *m*³), Apfel, Fraack; Deutschland.
6. »Belgica II« (1600 *m*³), E. Demuyter, M. Vleminck; Belgien.
7. »Madeleine« (1200 *m*³), Laureuceau, Foucault; Frankreich.

8. »Tapir« (1600 m^3), J. Schneider, Alfred de Montigny; Frankreich.

9. »Selenite« (1200 m^3), G. Destnicher, Dralle de Castillo; Frankreich.

10. »Toto« (1500 m^3), G. Blanchet, Duval; Frankreich.

11. »La Touraine« (1600 m^3), J. Dubois, Spire; Frankreich.

12. »Charles Renard« (1600 m^3), Crucière, Colffier; Frankreich.

14. »Barmen« (1600 m^3), Dr. Heuoch, Dr. Dohomnith; Deutschland.

15. »Vouna« (1600 m^3), Emile Dubounet, Jourdan Vilti; Frankreich.

16. »Breslau« (1600 m^3), Dr. Halbeu; Deutschland.

17. »Tamite (1600 m^3), Senatsky, Klans; Frankreich.

18. »Commandant Félix« (1300 m^3), Payret-Dortail, Claussade; Frankreich.

19. »Aéronautique Club« (1500 m^3), Cormier, Theiss; Frankreich.

20. »Reine Elisabeth« (1600 m^3), L. Gérard, Van Nuffel; Belgien.

21. »Etolle Filante (1200 m^3), Mlle. Marvingt, M. d'Heyusbroek; Frankreich.

22. »Arc-en-Ciel« (900 m^3), Clande Lefebvre, Egouis; Frankreich.

23. »Globe Volant« (1200 m^3), C. Dollfus, Ch. Combes; Frankreich.

24. »Emulation du Nord« (1600 m^3), Salmon, Fillette; Frankreich.

Von den gemeldeten 24 Konkurrenten sind also alle bis auf Nr. 13, M. Omer-Decugis aufgestiegen.

Der vorhin erwähnte Unfall betraf den Ballon »Toto«. Nach dem Aufstieg sank dieser plötzlich. Trotz ausgiebigem Ballastieren geriet der offenbar zu schwer belastete Ballon in die Bäume, die am Rande des Tuileriengartens dem Concordienplatze zu stehen. Hierauf rollte sich das Schleppiau ab, und der Ballon schoß nun wieder in die Höhe. Man sah, daß das Netz des Ballons an den Ästen zerrissen war und der Ring mit der Gondel nur noch an wenigen Stricken hing. Das Pahlkreuz ergriff das Schleppiau, und man sah in der Goudel Blanchet die Reißleine ziehen. Da rissen die letzten Stricke der Gondel, und diese stürzte aus etwa 20 m Höhe dicht am Eingangstor des Gartens zu Boden. Die Hülle platzte über dem Concordienplatz und fiel in die entsetzt auseinanderstiehende Menge. Der Führer Blanchet wurde etwas betäubt aus der Goudel herausgezogen, er hatte sich aber merkwürdigerweise bloß einen Fuß leicht verstaucht. Sein Begleiter Duval erlitt dagegen einen Schädelbruch, mehrere Knochenbrüche und auch innere Verletzungen, so daß im Beaujon-Spital, wohin man ihn gebracht hat, sein Zustand als überaus ernst bezeichnet wurde. Duval ist der Bruder des Präsidenten des Aéro-Klubs von Rouen.

Ballone wurden vom Winde nordwestlich getrieben; die meisten überquerten den Kanal La Manche.

Das Ergebnis der Fahrt steht noch nicht fest. Man kann sich bloß an diese provisorische Zusammenstellung halten:

1. Rumpelmayer (Frankreich), geladet am Givinau-See in der Nähe von Carnavon, 630 *km*.

2. Demuyter (Belgien), gelandet bei Abergall an der Irischen See, 620 *km*.

3. Gerard (Belgien), gelandet bei Tovyn, 580 *km*.

4. Mme. Goldschmidt (Frankreich), gelandet bei Llaudfair-Welshtoll, 570 *km*.

5. Apfel (Deutschland), gelandet bei Foel, 570 *km*.

6. Dnbois (Frankreich), gelandet bei Aherystwyth, 560 *km*.

7. Mlle. Marvingt (Frankreich), gelandet bei Aherystwyth, 560 *km*.

8. Salmon (Frankreich), geladet bei Newton Monnts, vor Proviuz Montgommery, 570 *km*.

9. Dnbounet (Frankreich), gelandet bei Aberangell, Provins Montgommery, 580 *km*.

10. Crucière (Frankreich), gelandet bei Newcastle-Shropsice, 510 *km*.

11. Halbeu (Deutschland), gelandet bei Leauchystyc, 500 *km*.

---

25. Juli.

Duval hat, wie sich nnu herausstellt, keinen Schädelbruch erlitten. Immerhin sind aber seine Kopfwunde und die inneren Verletzungen so bedeutend, daß es noch ungewiß ist, ob Duval am Leben bleiben wird. Der Pilot Blanchet hat sich inzwischen von dem Nervenchok erholt, den er bei dem Sturz erlitten hat. Gegenüber den Stimmen, die dem Balloumaterial den Unfall zuschieben, behauptet Blanchet, der Ballon »Toto« sei nicht schlechter gewesen, als vielfach noch in Gebrauch befindliches anderes Material ältereu Datnms. Der Ballon sei ferner nicht zu schwer belastet gewesen und nicht beim Start von einer aufsteigenden Bö emporgehoben, sondern sei vielmehr nach ganz regelrechtem Start durch einen absteigenden Luftstrom zum Sinken gebracht worden, wobei er in die Bäume geriet. Der ausgeworfene Ballast und das Abrollen des Schleppianes haben dann dem Ballon eine sehr starke Auftriebskraft gegeben und beim Emporschnellen haben einige starke Äste mehrere Maschen des Netzes zerrissen, dessen völliges Zerreißen so unvermeidlich geworden sei. Die Reste des Ballons sind indessen polizeilich beschlagnahmt worden und man hat festgestellt, daß das Material wirklich alterssch wach war.

Die Ausführungen Blanchets werdeu vielfach diskutiert und man hetont auch, daß man eigentlich gerade mit solchen absteigenden Luftströmungen rechnen sollte, weil diese in einem bäumreichen Gebiet etwas Natürliches seien. Man soll also von vornherein mit einem mehr als knapp hinreichenden Auftrieb starten.

Der Unfall, der sich statt am Gartenrand ebeusowohl auf offener Straße, auf der Place de le Concorde, hätte abspielen und viele Opfer hätte kosten können, wird vielleicht zur Folge haben, daß die Polizei fürderhin die Anstiege vom Tuileriengarten aus nicht mehr gestatten wird. Der festlichen Schöuheit des Grand Prix hat der Unfall also vermutlich für immer starken Eintrag getan.

Den ersten Preis im Grand Prix dürfte nicht, wie zuerst vermutet, der Franzose Rumpelmayer, sondern der Belgier Demuyter davontragen. Dieser laudete an der Irischen See zwischen Abergale und Khyl. Da sein Ballast völlig erschöpft war, konnte er nicht wagen, seinen Flug über das Meer bis nach Iriand hin fortzusetzen. Die von Demuyter zurückgelegte Distanz dürfte um wenige Kilometer länger sein als die des Franzosen Rumpelmayer, der mehrere Kilometer von Carnarvon gelandet ist. Ungewiß ist übrigens auch die Besetzung der nächsten Plätze. Es kommen der Belgier Gérard und die Deutschen Dr. Heuoch und Apfel in Betracht.

Die Ballone hatten zumeist glatte Landungen. Einen ernsten Unfall gab es nur bei der Landung des von Dubounet geführten Ballons, wobei der Passagier am Bein brach. Der Ballon »Albatros« flog bei der Landung davon. Dr. Halbeu aus Berlin berichtete von seiner Reise, daß sie eine seiner schwierigsten gewesen sei. Die Luftschiffer waren kaum etwas über englischen Land gelangt, als sie in eine dichte Wolkenschicht gerieten. Sie trieben wieder dem Meere zu und beschlossen zu landen. Die Landung erfolgte glatt bei Lanchystyd. Die beiden Ballone »Leipzig« und »Barmen« landeten nicht weit von Montgommeryshire. Von dem deutschen Luftschiffer Apfel berichtet die »B. Z. a. M.«, daß seine Fahrt die abenteuerlichste gewesen sei, die er bisher erlebt habe. Während der Ballon mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 65 Seemeilen in der Stunde dahinsauste, geriet er in eine dichte Wolkenschicht und verlor so jede Orientierung. Plötzlich stieß der Ballon gegen einen zackigen Felseu und die Insassen wurden stark durcheinandergeschüttelt, jedoch glücklicherweise nicht verletzt. Die Landung erfolgte vollständig glatt.

LONDON—PARIS—LONDON.

Am 11. Juli fand das Aëroplanrennen London—Paris—London statt, dem man begreiflicherweise mit einiger Spannung entgegensah. Wettbewerbe mit in die Route eingeschlossenen Seestrecken sind ja sicher, erhöhtes Interesse zu erwecken.

Zu dem Wettflug, dessen Startplatz und letztes Ziel der nächst London gelegene Flugplatz Hendon war, hatten sich vierzehn Flieger angemeldet, unter ihnen die internationalen wohlbekannten Fliegergrößen Roland Garros und Helmut Hirth. Der Abflug sollte programmgemäß um 6 Uhr früh beginnen.

Am Morgen des 11. Juli herrschte Nebel. Der Start verzögerte sich infolgedessen und mehrere Konkurrenten verzichteten überhaupt auf die Teilnahme. Der erste Startende war Herard, der seine Frau als Passagier mit sich hatte. Kaum hatte er um 7 Uhr den Boden verlassen, als der Motor stillstand. Ein paar Minuten später machte er einen zweiten Versuch, der ebenfalls mißglückte und gab dann endgültig auf. Auch Renaux kehrte nach kurzem Aufenthalt in der Luft um. Um 7 Uhr 40 verließ Noel das Flugfeld und fünf Minuten später Brock, dem nach fünf Minuten Carr und nach einer Viertelstunde Garros folgte. Lord Carberry war der letzte um 8 Uhr 10. Helmut Hirth schied infolge Maschinendefektes aus dem Rennen.

Um 8 Uhr überflog Brock Epsom, um $^1/_9$ Uhr näherte sich Garros diesem Orte, umkreiste die Rennbahn und fuhr in falscher Richtung weiter.

Um $^2/_9$ Uhr stieg Renaux nochmals auf, verlor aber im Nebel anscheinend auch die Richtung.

An dem Weudepunkt der Flieger bei Paris, nämlich auf dem Aërodrom von Buc, harrte mittlerweile vorsichtige und ängstliche Gemüter der Ankunft der Konkurrenten. Auch [illegible] hatte sich dort eingefunden, um [illegible] nehmen hatte. Die Flieger ließen ziemlich lange auf sich warten. Man hatte die Ankunft des ersten auf etwa $^1/_2$10 Uhr berechnet, doch nach 11 Uhr erst tauchte ein Eindecker als schwarzer Punkt am Himmel auf. Sein Pilot war der Amerikaner Brock, der um 11 Uhr 15 Minuten unter Beifall des Publikums niederging. Nach 12 Uhr vollzogen auch Lord Carbery und Garros glatte Landungen; viel später traf Renaux ein, nämlich um 2 Uhr 49.

Um 1 Uhr 18 trat Brock den Rückflug an, Carbery um 2 Uhr 4 und Garros um 2 Uhr 85; der Start des letzteren verzögerte sich durch Reparaturen.

Schon auf der Fahrt London—Paris war Brock mit 3 Stunden 38 Minuten der Schnellste gewesen. Er bewährte sich auch auf dem Rückflug als der Flinkeste und gewann die Konkurrenz mit einer Gesamtflugzeit von 7:08:06.

Der Flieger Carberry fiel auf dem Rückflug in den Kanal. Er wurde von einem Dampfer aufgefischt und an Bord des Kriegsschiffes St. Vincent gebracht.

BERLIN—KONSTANTINOPEL.

Eine der glänzendsten Flugleistungen über Land, die bisher zu verzeichnen sind, hat kürzlich der bekannte deutsche Pilot Basser mit Dr. Hermann Elias als Passagier vollbracht. Er bewältigte die 2180 *km* lange Strecke Berlin — Budapest — Sofia — Bukarest — Konstantin pel in vier Tagen, vom 14. bis zum 17. Juli, und einer reinen Gesamtflugzeit von 18 Stunden 12 Minuten.

Die prachtvolle Reise wurde auf einem Rumpler-Mercedes-Doppeldecker ausgeführt. Basser landete nur auf den vorher schon bestimmten Punkten und überkampf vollzog sich die Fahrt viel glatter als jene Orientflüge, die französische Piloten im vorigen Jahr und im Frühling 1914 machten.

Auf der ersten Etappe Berlin—Budapest, die bloß $4^1/_2$ Stunden beanspruchte, wurden Dresden, Teschen, Brünn und Göding passiert. Die schwierigste Etappe war diejenige von Bukarest nach Konstantinopel, ca. 450 *km*, die in 3 Stunden 16 Minuten absolviert wurde. Dabei hatte Basser den Kodscha- und den Strandscha-Balkan zu überfliegen, wo Felsen und Wald jede Notlandung unmöglich gemacht hätten. Als Basser auf dem türkischen Militärflugfelde San Stefano eintraf, wurde er von den ottomanischen Offizieren, die von seiner Ankunft völlig überrascht waren, mit Jubel begrüßt.

Bemerkenswert ist ferner an Bassers Leistung, daß er sich keine Ruhetage zwischen den einzelnen Etappen gönnte, sondern in Sofia sowohl wie in Bukarest mit bulgarischen und rumänischen Offizieren zahlreiche Aufstiege machte.

DER NORDISCHE SEEFLUG.

Für 21. August ist der Beginn des Internationalen Nordischen Seeflugs ausgeschrieben. Bis zu dem erstan Nennungsschluß am 15. Juli haben folgende 18 Teilnehmer gemeldet:

1. Stoeffler (Deutschland), Doppeldecker, Automobil und Aviatik A.-G., Mülhausen.
2. Charles Boutard (Deutschland), Melli Beese-Flugboot.
3. Vollmöller (Deutschland), Doppeldecker der Brandenburgischen Flugzeugwerke.
4. Reiterer (Deutschland), Doppeldecker der Brandenburgischen Flugzeugwerke.
5. Dipl.-Ing. Thelen (Deutschland), Albatros-Doppeldecker.
6. R. Böhm (Deutschland), Albatros-Doppeldecker.
7. Schulze (Deutschland), [illegible]-Doppeldecker.
8. [illegible] (Deutschland), [illegible]
9. De Weal (Deutschland), Fokker-Wasserflugzeug.
10. Eugen Renaux (Frankreich). M. Farman-Doppeldecker.
11. Debrutères (Frankreich), Morane-Saulnier-Eindecker.
12. Fischer (Frankreich), Henry Farman-Doppeldecker.
13. Bill (Frankreich), Henry Farman-Doppeldecker.
14. Chevillard (Frankreich), Henry Farman-Doppeldecker.
15. A. Laporte (Frankreich), Voisin-Doppeldecker.
16. Thalin (Schweden), Morane—Saulnier-Eindecker.
17. Lundstedt (Schweden), Flugboot.
18. Landini (Italien), Flugboot.

Nach Nationalitäten eingeteilt, liegen demnach neun deutsche, sechs französische, zwei schwedische und eine italienische Nennung vor.

DIE »ALA«.

Die heurige »Ala« (Allgemeine Luftfahrzeug-Ausstellung), die in der Zeit vom 31. Oktober bis 10. November am Kaiserdamm in Berlin-Charlottenburg stattfinden soll, hat bisher schon zahlreiche Anmeldungen aufzuweisen, die sich folgendermaßen gruppieren:

1. Luftfahrzeugfabriken: Albatros-Werke, G. m. b. H., Berlin-Johannisthal; Deutsche Flugzeug-Werke, G. m. b. H., Lindental bei Leipzig; Otto-Werke, München; Euler-Werke, Frankfurt am Main; E. Rumpler, Luftfahrzeugbau, G. m. b. H., Berlin-Johannisthal; Gothaer Wagonfabrik A.-G. Gotha; Automobil- und Aviatik-A.-G., Mühlhausen im Elsaß; Flugzeugwerke Richard Goetze, Berlin; Luftfahrzeuggesellschaft m. b. H., Berlin; Ago-Flugzeugwerke G. m. b. H., Berlin-Johannisthal.
2. Luftfahrzeugmotorenfabriken: Daimler-Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim; Benz & Co., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik-A.-G., Mannheim; Rapp-

Motorenwerke, München, G. m. b. H.; Gandenbergersche Maschinenfabrik Georg Goebel, Darmstadt; Argus-Motorengesellschaft m. b. H., Reinickendorf; Basse & Selbe, Altena I. W.; Automobilfabrik Richard & Hering, A.-G., Ronneburg, S.-A.

3. Zubehörfabriken: Garuda - Propeller - Ban, G. m. b. H., Nenkölln; Continental Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover; E. Aliach & Co., Inh. E. A. Schneider; Integral-Propellerwerke, G. m. b. H., Frankfurt am Main; Süddeutsche Köhlerfabrik, Inh. J. Fr. Behr, Feuerbach bei Stuttgart; O. Trinks, Berlin; Basse und Selve, Altena i. W.; Dr. Quittner & Co., »Cellon-Emaillite«, Berlin-Schöneberg; Emil Fenner, Berlin; Franz Sauerbier, Berlin; Wilhelm Morell, Leipzig; Otto Bohne, Nachfolger, Berlin; Oberschlesische Eisenindustrie-A.-G. für Bergbau- und Hüttenbetrieb, Gleiwitz in Schlesien; Riebe-Kugellager- und Werkzeugfabrik, G. m. b. H., Weißensee; Vergaserbau Max Schmidt, Berlin; Optische Anstalt C. P. Goerz, Friedenau.

4. Betriebsstoffabriken: Ölwerke Stern-Sonneborn-A.-G., Hamburg; Deutsche Vakuum-Öl-Aktiengesellschaft, Hamburg.

5. Fabriken von Flugzeugschuppen und -zelten: Deutscher Holzhansbau H. & F. Dickmann, Berlin; Gebrüder Cassel, Frankfurt am Main u. s. w.

Die Ausstellung weist im ganzen folgende Gegenstände auf:

1. Motorflugzeuge aller Art, Gleitflugzeuge und Flugdrachen. (Zur Ausstellung kommende Motorflugzeuge müssen, abgesehen vom Betriebsstoff, flugfertig komplett sein, also mit Motoren und allen zum Fluge erforderlichen Einrichtungen ausgerüstet.)

2. Motorluftschiffe.

3. Motoren und Triebwerke für Flugzeuge und Motorluftschiffe. (Flugzeugfabrikanten dürfen Motoren, welche nicht im Flugzeug eingebaut sind, auf ihrem Stande nur dann ausstellen, wenn dieselben in ihrem eigenen Betriebe vollständig hergestellt werden.)

4. Luftschrauben für Flugzeuge und Motorluftschiffe.

5. Rohe und bearbeitete Materialien, Bestand-, Zubehör- und Ersatzteile für Flugzeuge und Motorluftschiffe (Gondeln, Kabinen, Kühler, Zündapparate, Kugellager, Pneumatik, Stoffe für Flugzeugtragflächen und Motorluftschiffe, Drähte, Metalle, Hölzer, Tauwerk u. s. w.).

6. Modelle, Abbildungen und Zeichnungen von Flugzeugen, Motorluftschiffen, Motoren, Flugzeugschuppen und Zelten, Luftschiffhallen, Flugplatzanlagen, Spezialtransportgeräten, Anlagen für Gasbereitung u. s. w.

7. Ausrüstungsgegenstände und Hilfsinstrumente für Flugzeuge und Motorluftschiffe, Meteorologie, Kompasse, Windmesser, Physik, Barographen, Manometer, Photographie, Kinematographie, Nachrichten- und Signaldienst, Beleuchtung, Karten, Orientierungsmittel, Literatur u. s. w.

8. Ausrüstungsgegenstände für Luftfahrer (Spezialbekleidung, Konserven u. s. w.) auch für den Freiballonsport, Flaggen und Wimpel.

9. Wissenschaftliche Arbeiten, welche die motorische Luftfahrt behandeln.

10. Kunst- und andere Gegenstände, welche sich auf die motorische Luftfahrt beziehen.

11. Fahrzeuge jeder Bauart für Zwecke der motorischen Luftfahrt, wie z. B.: Flugzeug- oder Gastransportwagen, Werkstättenwagen u. s. w.

12. Besondere Einrichtungen für Zwecke der motorischen Luftfahrt der Armee und Marine, wie Angriffs- und Verteidigungsmittel.

13. Bearbeitungs- und Werkzeugmaschinen sowie Werkzeuge, welche in der Flugzeug-, Motorluftschiffindustrie und den mit diesen im Zusammenhang stehenden Industrien Verwendung finden.

Veranstalter sind der Kaiserliche Automobil-Klub, der Kaiserliche Aëro-Club und der Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller. Die Ausstellungsleitung liegt in den Händen der Herren: Dr. Kurt Sperling, Generalsekretär des V. D. M.-I., Vorsitzender der Ausstellungsleitung; Ernst Wolf, Direktor, stellvertretender Vorsitzender der Ausstellungsleitung; Kurt von Frankenberg und Ludwigsdorf, Rittmeister a. D.; Hans Hilmers, Korvettenkapitän a. D.; Edmund Rumpler, Ing.-Direktor; Willy Tischbein, Direktor, stellvertretender Vorsitzender des V. D. M.-I.; Otto Wiener, Direktor; von Zawadsky, Korvettenkapitän a. D., Generalsekretär des K. A.-K.I.; Geschäftsführer ist Herr Rudolf Kosch, Bureauchef des K. A.-K.I.

Die Geschäftsstelle befindet sich in Berlin W. 8, Unter den Linden 12. Anmeldungen sind, soweit die Räume reichen, noch zulässig.

STÄNDIGE AËRONAUTISCHE KOMMISSION.

Die im Jahre 1899 gelegentlich des ersten internationalen aëronautischen Kongresses gegründete Internationale ständige Kommission für Luftschiffahrt hat in den ersten Jahren ihres Bestandes zunächst nur fallweise, und zwar 1899 und 1900 in Paris, 1906 in Mailand, 1907 in Brüssel, 1909 in Nancy und 1911 in Turin Kongresse abgehalten. Die großen Fortschritte auf dem Gebiete der Lufteroberung haben aber seither die Notwendigkeit alljährlich wiederkehrender Kongresse ergeben und so fand denn 1912 in Paris eine außerordentliche Tagung statt, an die sich 1913 der sechste internationale Kongreß in Gent schloß.

Der diesjährige internationale Kongreß für Luftschiffahrt tagt in Lyon. Er wird am 27. September eröffnet und am 1. Oktober geschlossen.

Der Ausschuß besteht aus folgenden Herren: Oberstleutnant Renard (Frankreich), Präsident; Oberstleutnant Espitellier (Frankreich), de la Hault (Belgien), Montu (Italien), Oberstleutnant Moris (Italien), Oberst Vives-y-Vich (Spanien), Vizepräsidenten; Chassériaud (Frankreich), Generalsekretär; Arnengaud (Frankreich), Bonzi (Italien), Sekretäre; Plaisant (Frankreich), Kassier.

Die Kongreßmitglieder setzen sich zusammen aus Ehrenmitgliedern, ordentlichen Mitgliedern und geladenen Gästen. Die ordentlichen Mitglieder haben sich persönlich unter Erlag von 20 Francs anzumelden. Sie können allen Sitzungen des Kongresses beiwohnen und sich an allen Festlichkeiten beteiligen. Auch ist ihnen gestattet, Familienangehörige zu einer Taxe von 10 Francs als Gäste anzumelden. Die ordentlichen Mitglieder erhalten auch alle Publikationen des Kongresses. Die Gäste können an allen Sitzungen und Festlichkeiten teilnehmen, erhalten jedoch die Publikationen des Kongresses nicht.

Der Kongreß hält Vollversammlungen, Generalversammlungen und Sektionskonferenzen ab. Es finden mindestens zwei Generalversammlungen statt; eine bei der Eröffnung, eine bei der Schließung des Kongresses.

Der Kongreß teilt sich in vier Sektionen, deren Arbeitsprogramm sich auf folgende Zweige der Luftschiffahrt erstreckt: Ballonfahrt, Aviatik, Luftfahrtsrecht, angewandte Wissenschaft und Diverses.

Die Eröffnung des Kongresses erfolgt durch den Präsidenten der Internationalen ständigen Kommission für Luftschiffahrt. Der Kongreß wählt in der ersten Sitzung ein Komitee, das die Aufgabe hat, die Beschlüsse der Generalversammlungen zu protokollieren. Dieses Bureau funktioniert während der ganzen Kongreßdauer als administratives Organ.

Nach der ersten Generalversammlung konstituieren sich die Sektionen, indem sie ihre Ausschußmitglieder bekanntgeben. Die Konferenzen der einzelnen Sektionen können entweder gleichzeitig oder zu verschiedenen Zeitpunkten erfolgen. Sie können sich auch zu gemeinsamen Beratungen vereinigen, in welchem Falle der älteste der Sektionsobmänner den Vorsitz führt, während die anderen als Vizepräsidenten fungieren. Die Sektionen haben ihr Programm bis zur letzten Generalversammlung zu erledigen und dementsprechend ihre Konferenzen einzuteilen.

Die Anträge der einzelnen Sektionen sind in den Schlußsitzungen zu formulieren und müssen dem Präsidenten des Kongresses spätestens eine Stunde vor Beginn der letzten Generalversammlung vorgelegt werden.

Die Arbeiten des Kongresses werden durch die Referate vorbereitet, deren Gegenstand im voraus durch die Internationale ständige Kommission für Luftschiffahrt festgesetzt wurde. Außerdem können auch Mitglieder verschiedene Themata zum Vortrag bringen, doch muß der Titel dieser Vorträge spätestens bis 1. September dem Anschuß der Kommission vorgelegt werden zwecks Feststellung des Sitzungsprogrammes.

Bisher wurden folgende Vorträge angemeldet: Soreau (Frankreich) und Mathien (Belgien) »Die Luftschrauben«, Marchis und Manrain (Frankreich) »Die Tragflächen des Aëroplanes«, Alexander Sée (Frankreich) »Die antomatische Stabilität«, Adhémar de la Hault (Belgien) »Bericht über Unfälle«, Rinine (Rußland) »Der Luftdruck auf flache Körper«, Jean Mascart, Direktor des Observatoriums von Lyon, »Die neuen Verwendungen der Meteorologie«, Joukowsky (Rußland) »Anwendung der Theorie der Wirbelwinde auf die Propulsionsschrauben«, Hauptmann Costanzi (Italien) »Überblick der Arbeiten des aërodynamischen Laboratoriums in Italien«, General von Wendrich (Rußland) »Internationale aëronautische Statistik«, »Verhütung von Unfällen«, Ch. Lallemand, Direktor des Aëronautischen Instituts von Saint-Cyr, »Über Veränderungen in der Luftströmung«, Carlier (Frankreich) »Die Photographie im Drachen«, Simon (Frankreich) »Leuchttürme für die Luftschiffahrt«, J. Bordeaux (Frankreich) »Studie über Selbststabilisierung der Aëroplane durch ein Pendelsystem«.

Die Referatsdauer ist normal auf 15 Minuten beschränkt, doch können die Vorsitzenden bei besonders interessanten Abhandlungen die Vorträge auf eine halbe Stunde ausdehnen.

Die offizielle Geschäftssprache ist französisch und alle Beschlüsse können nur auf Grand solcher Vorlagen gefaßt werden, deren Text in dieser Sprache gehalten ist. Für Vorträge und Debatten sind indessen alle gebräuchlichen Sprachen zulässig, einschließlich des Esperanto. Die Verhandlungen [illegible] in französischer Sprache. Die Beschlüsse können in mehreren Sprachen veröffentlicht werden.

Während der Dauer des Kongresses ist der Besuch verschiedener Museen und industrieller Anstalten in der Umgebung Lyons in Aussicht genommen.

Anfragen und Anmeldungen sind an den Aëro Club du Rhône et du Sud-Est, Lyon, Quai de la Pêcherie, oder an G. Plaisant, Kassier der Internationalen ständigen Kommission für Luftschiffahrt, Paris, 35 Rue François I., zu richten.

WIEN UND BERLIN.

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub in Wien und der Kaiserliche Aëro-Klub in Berlin gründen zur Förderung der gesamten Luftfahrt beider Länder und zur Hebung der Beziehungen der Klubs zu einander eine Interessengemeinschaft, die sich auf folgende Punkte erstrecken soll:

1. Den Mitgliedern beider Klubs ist gegen Ausweis das Betreten der beiderseitigen Klubräume bei einem Aufenthalt in Wien, beziehungsweise Berlin gestattet.

2. Die einem Klub gewährten Vergünstigungen beim Besuch der Flugplätze, Ausstellungen und sportlichen Veranstaltungen sollen auch nach Möglichkeit den zu Besuch anwesenden Mitgliedern des anderen Klubs zu teil werden.

3. Die beiden Klubs übersenden sich jährlich ihre Mitgliedsliste und ihr Jahrbuch.

4. Der k. k. Österreichische Aëro-Klub in Wien verpflichtet sich, vor der Aufnahme von Reichsdeutschen beim Kaiserlichen Aëro-Klub in Berlin anzufragen, ob seitens dieses Klubs Bedenken gegen die Aufnahme vorhanden sind; der Kaiserliche Aëro-Klub in Berlin verpflichtet sich, dasselbe vor der Aufnahme von österreichischen Staatsangehörigen bei dem k. k. Österreichischen Aëro-Klub in Wien zu tun.

5. Soweit luftsportliche Veranstaltungen die beiden Länder berühren, soll vorher angefragt werden, ob sich der andere Klub beteiligen will und in welcher Weise.

6. Die Klubs stellen sich gegenseitig ihre Luftschiffhallen, Schnuppen und Ankerplätze bei über die Grenze führenden Luftfahrten zur Verfügung.

TODESOPFER.

Am 27. Juni flog der belgische Infanterieleutnant Liedel von Arlon nach Martelange. Als er sich dort zur Landung anschickte, stürzte sein Flugzeug zu Boden. Liedel zog sich einen doppelten Schädelbruch, einen dreifachen Beinbruch und mehrere Rippenbrüche zu. Er wurde in hoffnungslosem Zustand in das Spital von Arlon gebracht und verschied in der Nacht vom 27. auf den 28. Juni. Leutnant Liedel stammt aus Brüssel und war 26 Jahre alt.

Am 10. Juli kollidierten in St. Petersburg zwei Flugzeuge, die mit russischen Fliegeroffizieren bemannt waren. Leutnant Tschenschin fand sofortigen Tod, Leutnant Nagorny wurde schwer verletzt.

Am 10. Juli stieß bei Hasselt in Belgien ein Militärflugzeug an einen Schuppen. Dabei wurde der eine Insasse, Leutnant Hibert, getötet, der andere, Leutnant Pool, leicht verletzt.

Am 13. Juli stürzte in Odessa der Stabskapitän Firssow bei einem Übungsfluge auf dem dortigen Flugfelde mit einem Passagier ab. Beide blieben tot liegen.

Am gleichen Tag kostete eine Zwischenlandung des italienischen Leutkollnen »P. V.« einem Soldaten das Leben. Das Luftschiff nahm auf dem Militärübungsplatze bei Udine eine Notlandung vor. Es wurde von zehn Kavalleriesoldaten festgehalten und nun plötzlich von einem Windstoß erfaßt. Neun Soldaten ließen den Ballon sofort los, während der zehnte vom Ballon in die Höhe entführt wurde [illegible] Höhe von 150 m fiel [illegible] Der Ballon konnte später unversehrt geborgen werden.

Am 16. Juli starb der deutsche Fliegerlehrer Geigand, am 17. Juli Leutnant v. d. Luehe, beide infolge von Verletzungen, die sie durch einen Zusammenstoß ihrer Flugzeuge auf dem Flugplatz Goerries bei Schwerin erlitten hatten.

Am 17. Juli verunglückte der Fliegeranteroffizier Wilke beim Landen in Saarburg. Man fand ihn ohnmächtig vor und er starb, ohne das Bewußtsein wieder zu erlangen.

Am 19. Juli geriet der plötzlich landende Aëroplan des spanischen Fliegers Avaro bei Arando in der Provinz Burgos auf einen mit acht Personen besetzten Bauernwagen. Ein Kind wurde getötet, die sieben anderen Insassen des Wagens wurden schwer verwundet. Auch der Flieger erlitt ernste Verletzungen.

Am 20. Juli verunglückte ein englischer Offizier. Ein Farman-Zweidecker, der vom Leutnant Nordern geführt wurde, stürzte bei der Militärfliegerstation Fort Grange unweit Gosport aus einer Höhe von 25 m ab. Leutnant Nordern und sein Mechaniker, der als Passagier mitflog, wurden schwer verletzt. Der Leutnant verschied bald nach seiner Einlieferung ins Hospital.

Am 21. Juli fand die belgische Luftschifferin Cayat de Castella bei einem Fallschirmabstnrz vom Aëroplan den Tod. Ihre Vorführungen fanden zur Feier der belgischen Unabhängigkeitsfeste auf dem Flugfeld Stockel statt. Sonntag den 19. Juli glückte die Produktion. Der mit zwei Luftkammern versehene Schirm öffnete sich automatisch und die junge Frau kam sanft zu Boden. Am 20. Juli aber konnte der Abstnrz erst nach längerem Zögern stattfinden, da der Apparat in Unordnung geraten war. Als endlich am 21. Juli, abends gegen 6 Uhr, der französische Aviatiker Chomet den Fallschirm der Künstlerin in 600 m Höhe von seinem Flugzeug löste, öffnete er sich nur zur Hälfte und wie ein Stein wirbelte, sich überschlagend, die unglückliche Frau zu Boden. Das prächtige Wetter hatte eine ungeheure Menschenmenge nach Stockel gelockt, die bei der Katastrophe in einen vielstandestimmigen Entsetzens-

schrei ausbrach. Der Körper schlug mit dumpfem Anprall auf dem vom vorherigen Gewittertagen durchfeuchteten Boden auf. Der Gatte der Getöteten, der den Fallschirm konstruiert hat, warf sich verzweifelt über die Leiche.

Am 27. Juli stürzte auf dem Flugfelde Juvisy der Leutnant de Valecuy mit einem Wasserflugzeug aus einer Höhe von 150 *m* ab und blieb auf der Stelle tot.

NOTIZEN.

IN STRASSBURG wollte Audemars im Juli Flugproduktionen ausführen. Die Militärbehörde hat sie auf Grund der Bestimmungen des Übeiflieges von Festungen verhoten.

SITTO, ein deutscher Aviatiker, geriet am 13. Juli über dem Leipziger Flugplatz in ein Gewitter, stürzte aus einer Höhe von 100 *m* herab und erlitt schwere Verletzungen. Das Flugzeug wurde zertrümmert.

NACH KOPENHAGEN flog der deutsche Pilot Wieland von Johannisthal aus. Er stieg in Begleitung des Beobachters Pollux am 22. Juli um 5 Uhr 7 Minuten morgens auf und langte um 8 Uhr 20 Minuten am Ziele ein. Die Fahrt geschah ohne Zwischenlandung.

IN DÜSSELDORF stürzte am 20. Juli auf dem Flugplatz Holteu der Flugzeugführer Weiss aus einer Höhe von 50 *m* ab. Seiu Flugzeug überschlug sich und begrub den Führer unter sich. Weiss erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Die Maschine ist zertrümmert.

PRINZ FRIEDRICH zu Beuthen-Steinfurt, Studeut der Rechte, unternahm unlängst als Passagier des Fliegers Heller einen Aufstieg auf dem Flugplatz Haugelar bei Sieghurg. Das Flugzeug stürzte aus 30 *m* Höhe ab. Während Heller nur geringfügig verletzt wurde, brach sich der Prinz beide Beine.

EINE BÖSE LANDUNG hatte am 18. Juli ein deutscher Freiballon. Er war in Diedenhofen aufgestiegen und ging bei schlechtem Wetter in Heusweiler nieder. Den Berichteu zufolge sprang ein Offsier zu früh aus dem Korb; etwa 6 *m* hiushfallend, brach er einen Arm und ein Beiu. Der Führer erlitt eine Verstauchung. Der Ballou wurde stark beschädigt.

DER KRIEG, der in Gauge ist, hat als eine der ersten Feindseligkeiten von französischer Seite die gebracht, daß, vor der Kriegserklärung, auf die offene Stadt Nürnberg aus französischen Aëroplauen Bomben geworfen wurden! Das ist wohl eine tranrige, verabscheuenswürdige Betätigung des Fortschrittes, der in der Aviatik liegt.

FERDINAND KONSCHEL feierte am 14. Juli ein Jubiläum, indem er seinen tausendsten Flug machte. Er stieg mit einem Passagier in Aspern auf, überflog Wieu und beschrieb dabei allerlei Kurven und Spiralen. Auch soll er über dem Stephansplatz einen Sturzflug von 1800 auf 1000 *m* gemacht haben. Solche Gefährdungen der Passauten und sogar der Gebäude würden doch besser unterlassen bleiben.

HAUPTMANN MILLER, der Kommandant der Fliegerabteilung Wiener-Neustadt, ist, bei Stuhlweißenburg auf einer dienstlichen Automobiltour am 29. Juli verunglückt und seinen Verletzungen erlegen. Iu Hauptmann Müller verliert unser Fliegerkorps seinen ältesten Aviatiker, einen ausgezeichneten Lehrer und einen lieben Kameraden, dem alle Sympathien gehörten. Der Offizier war 38 Jahre alt.

IN OSTERHOFEN iu Niederbayern laudete am 23. Juli nachmittags ein aus Frankreich kommender Eindecker. Führer war der Pilot Laporte. Er hatte um 1/45 Uhr morgens mit einem Begleiter Villaconblay zum Orientflage nach Konstantinopel verlassen. Die Flieger erwarteten, daß sie nachmittags um 4 Uhr in Wieu sein würden. Sie waren ununterbrochen geflogen und wären vielleicht rechtzeitig ans Ziel gekommen, wenu sie nicht in Osterhofen hätten herabgehen müssen, wohei das Flugzeug beschädigt wurde.

IM DAUERFLUG mit zwei Passagieren schuf der französische Flieger Laporte am 13. Juli einen neuen Weltrekord, indem er in der Umgebung von St. Petersburg 9 Stunden 16 Minuten in der Luft blieb. Der bisherige Dauerflugrekord mit zwei Fluggästeu war am 12. November 1913 von dem deutschen Flieger Schirrmeister aufgestellt worden, der über dem Bodeusee 6 : 16 : 30 geflogen war.

LACROTTE hat eine Sicherheitsvorrichtung für Flieger ausgedacht, die durch den Piloten Fétu in Issyles-Monlineaux kürzlich ausprohiert wurde. Die Vorrichtung besteht nicht in einem Fallschirm, sondern in einem pneumatisch gepolsterten Gewand und einer elastischen Befestigung des Sitzes, durch die der Insasse geschützt werden soll, in welcher Lage immer das Flugzeug zur Erde saust. Bei einem kühnen Experiment Fétus, der den Apparat stürzen ließ, wurde der Pilot nicht im geringsten verletzt.

DER »L. Z. 25«, das fünfundzwanzigste Zeppelin-Luftschiff, ist in Friedrichshafen fertig geworden und machte am 13. Juli seine erste Probefahrt über dem Bodensee. Au dem »L. Z. 25« wurden noch einige Aenderungen vorgenommen und dann begann es seine Probefahrten zur Übernahme durch das Militär. Mit dem neuen Luftschiff wird die deutsche Heeresverwaltung acht Zeppelin-Luftschiffe zur Verfügung haben. Die Marineverwaltung hat ein Luftschiff; bei der »Delag« sind drei in Verwendung.

EIN DAUERWETTBEWERB für Freiballone, veranstaltet vom Deutschen Touring-Klub, fand am 5. bis 6. Juli in München statt. Das Ergebnis war: 1. »Pettenkofer« (Führer Oberpostassistent Bletschacher, München) 26 Stunden 20 Minuten; 2. »Niederschlesien« (C. R. Mann, Crossen) 22 : 47; 3. »Leipzig« (Referendar Hasenbauer) 22 : 39; 4. »Frankenau«, Düsseldorfer Luftfahrer-Klub (Dr. Mamm, Freiburg i. Br.) 22 : 33; 5. »Augusta«, K. Aëro-Klub (Hauptmann Thewald, München) 21 : 12. Einige Ballous gelangten ins Steirische.

BARONIN DE LA ROCHE, die bekannte französische Fliegerin, stürzte am 14. Juli in Reims ab und zog sich schwere Verletzungen zu. Sie hat schon mehrfach vom Unglück verfolgt worden: Im Jahre 1910 erlitt sie ihren ersten Unfall; damals stürzte sie in Reims mit einem Voisin-Doppeldecker aus 15 *m* ab. Ein Jahr später, im September 1912, stieß das Automobil, in dem sie mit dem bekannten Flieger Charles Voisin zum Flugplatz fuhr, mit einem anderen Auto zusammen. Der Pariser Arzt, der damals tot auf dem Platz, während die Baroniu mit leichteren Verletzuugen davonkam.

EIN AUFREGENDER VORFALL spielte sich am 6. Juli morgens auf dem Flugplatze von Johanuisthal ab. Gegen 7 Uhr war der Leutnant zur See Esler mit einem L.-V.-G.-Doppeldecker zu einem Schauflug aufgestiegen und hefand sich in etwa 600 *m* Höhe, als ein Zylinder des Motors abflog; er durchschlug den Benzinbehälter und das ausfließende Benzin entzündete sich. Der Flieger gab sofort Tiefsteuer und ging in steilem Gleitflug zu Boden, wo er die brennende Maschine anfsetzte. Kaum hatte er das Flugzeug verlassen, als es in Flammen aufging. Der Flieger selbst kam ohne Schaden davou.

BEI ROLLINGEN im Kreise Metz laudete am 14. Juli ein französischer Freiballon, der mit drei Herren hemaunt war. Die Luftschiffer wurden zunächst für französische Offiziere gehalten. Sie verpackten den Ballou auf ein Fuhrwerk, fuhren nach Herlingen und wollten dort die Bahn nach Nancy nehmen — mit Umgehung der vorschriftsmäßigen Meldung ihrer Landung —, wurden jedoch von einem Gendarmen festgenommen. Die drei Herren wurden genötigt, in Herlingen zu übernachten. Eine Untersuchung, die Militär- und Zivilbehörden veranstalteten, ergab jedoch nichts Verdächtiges. Es wurde

den Luftschiffern am Vormittag des 15. Juli die Erlaubnis erteilt nach Naucy zurückzukehren.

BEI HIRZFELDEN im Oberelsaß landete am 16 Juli um 9 Uhr vormittags ein französisches Flugzeug, geführt vom Leutnant Frare vom 171. Infanterieregiment in Belfort, mit Hauptmann Moguet als Beobachter. Die beiden französischen Fliegeroffiziere erklärten, am Morgen von Belfort nach Montbeliard geflogen zu sein. Auf der Rückreise hätten sie sich verirrt. Sobald sie die Gewißheit über ihren Irrtum gehabt hätten, seien sie gelandet. Der Kreisdirektor, der Staatsanwalt und ein Offizier der Fliegerabteilung von Freiburg (Baden) sind gleich an Ort und Stelle abgegangen. Die französischen Fliegeroffiziere fanden eine höfliche Aufnahme und wurden vom Kreisdirektor zum Frühstück geladen. Das Generalkommando in Karlsruhe verfügte, daß nach Aufnahme eines Protokolls den Offizieren die Rückreise freigegeben sei.

DER PROPELLER des Flugzeugs ist ein gefährliches Ding und verlangt die größte Vorsicht. Das zeigte wieder ein Unfall, der sich vor Kurzem in Johannisthal ereignete. Der bei der Zentrale für Aviatik angestellte Monteur Wilhelm Tyrou hatte drei Motor einer Taube zu reparieren und arbeitete vom Passagiersitz aus an der laufenden Maschine. Nach Beendigung der Reparatur wollte er das Flugzeug verlassen und kletterte, ohne den Motor abzustellen, zwischen dem Propeller und dem Vorderrand der Tragfläche hinab. Plötzlich wurde er von dem Stück langsam laufenden Schraube erfaßt und erhielt einen so gewaltigen Stoß, daß er etwa 10 m weit fortgeschleudert wurde. In schwerverletztem Zustande wurde der Monteur in das Britzer Kreiskrankenhaus geschafft, wo die Ärzte mehrere Rippenbrüche und innere Verletzungen feststellten.

DIE LUFTFAHRERSCHULE ADLERSHOF bei Berlin, die unter der Leitung von Hauptmann Neumann steht und über Luftschiffe wie Dr. Elias, Dipl.-Ing. Dorner, S. Hoffmann, Ing. F. Gabriel u. a. w. verfügt, richtet in der Zeit vom 6. August bis 30. September einen Ferienkursus für Flugzeug- und Flugmotorenbau ein. Dieser Kursus bezweckt, Studierenden technischer Hochschulen und Ingenieuren eine Ergänzung des Studiums nach der praktischen Seite hin zu geben. Der Kursus umfaßt: 1. Praktische Arbeiten, 2 Besichtigungen, 3. Hörsaalbesprechungen, 4. Übungen. Die Hörsaalbesprechungen und Übungen finden in den Räumen der Luftfahrerschule Berlin-Adlershof, Radickestraße 10, die praktischen Arbeiten in der Montagehalle und Lehrwerkstätte auf dem Flugplatz Johannisthal statt. Anmeldungen sind unter Einzahlung der Teilnehmergebühr an die Direktion der Luftfahrerschule, Adlershof bei Berlin, Radickestraße 10, zu richten. Die Teilnehmergebühr beträgt für Studierende deutscher Hochschulen 100 M., für Ausländer 200 M., für sonstige Teilnehmer 150 M.

ROLAND GARROS schreibt in dem französischen Blatt »Excelsior« einen Artikel über die Wiener Flugwoche, welche er das erste Meeting nennt, worin die zwei verschiedenen Methoden — die leichte französische und die schwere deutsche — miteinander ernstlich in Wettbewerb traten. Die »schwere« Methode habe er schon bei früheren Wiener Meetings in den österreichischen Höhenleistungen bewundern gelernt. »Diesmal sind auch die Deutschen nach Wieu gekommen mit einem ausgezeichneten Material und mit großartigen Piloten, um uns eine Schlacht zu liefern bezüglich der »Qualität des Fluges«, und wir haben hier Methoden kennen gelernt, welche sehr verschieden von den unsrigen sind und mindestens ebenso gute Resultate liefern. Wenn auch unsere (französische) Aviatik handlicher und leichter verwendbar ist, so haben wir in den schweren Apparaten, welche Höhenrekords aufgestellt und bei der Differenz der Geschwindigkeiten Großartiges geleistet haben, Maschiuen kennen gelernt, die den unsrigen ebenbürtig sind und welche anderseits dadurch, daß sie mehr Belastung mit sich nehmen können, einen größeren Aktionsradius besitzen als die unsrigen.«

DREI STADTLANDUNGEN von Freiballonen haben sich innerhalb dreier Wochen in Berlin abgespielt, wovon zwei Fälle sogar dem gleichen Ballon, dem »Vogel«, passierten. Die Reihe eröffnete der Militärballon »Wanderfalke«, der auf einem Tennis-Platz an der Kaiserallee niedergieng. Dann kam die schon ausführlich berichtete Landung des Militärballons »Vogel« in der Nähe des Zoologischen Garteus. Der dritte Fall ereiguete sich am 24. Juni. Der »Vogel« stieg um $^{9}/_{4}$7 Uhr abends in Reinickendorf zu einer Dienstfahrt auf, an der außer dem den Ballon führenden Offizier zwei von der Danziger Kriegsschule zu ihrer Ausbildung abkommandierte Offiziere teilnahmen. Der Ballon wurde nach Osten zu getrieben. Als er über dem Gelände des Schlesischen Bahnhofes schwebte, geriet er in ein Unwetter. Starker Regen belastete den Ballon. Die Isassen versuchten vergeblich, durch reichliche Abgabe von Ballast höhere Regionen zu erreichen. Nun mußten die Insassen sich zur Landung entschließen. Sie wollten auf dem freien Gelände hinter dem Bahuhof niedergehen, wurden aber abgetrieben und gerieten nun in Gefahr, gegen den Turm der Kirche auf dem Rudolfsplatz geschleudert zu werden. Nur um Meterbreite schwebte der Ballon über der Kirchturmspitze hinweg, dann ging es zwischen der Kirche und der Pumpstation nieder. Tausende von Menschen, die die gefährliche Landnng beobachtet hatten, strömten herbei; hilfsbereite Häude ergriffen die Taue und hald daranf landete der Ballon glatt auf dem Rudolfsplatz.

AUS MADRID wird gemeldet: »Am 18. Juli stürzte das Flugzeug des spanischen Fliegers Avaro, als dieser bei Aranda eine Notlaudung unternahm, auf einen mit acht Personen besetzten Banernwagen. Ein Kind wurde getötet, die anderen sieben Insassen des Wagens wurden schwer verletzt. Auch der Flieger trug schwere Verletzungen davou.« — In Wien duldet die Behörde noch immer das unnütze und gefährliche Überfliegen der Stadt, ja kürzlich hat sogar ein Flieger ein angebliches Jubiläum dadurch gefeiert, daß er über den dichtbevölkerten Straßen der inneren Stadt seine Luftkapriolen machte, den Stephansturm in Spiralen umkreiste und oder dem menschenbesäten Stock-im-Eisen-Platz einen Salto mortale schlug! Und die guten Leute unten freuen sich wie die Kinder darüber, die Polizei will ihnen das billige Vergnügen nicht stören, die anderen Flieger gratulieren dem Akrobaten zu seiner Leistung und so wird mau denn in absehbarer Zeit totsicher einen Tages eine Fliegerkatastrophe in der inneren Stadt Wieu zu schildern haben. Den gefallenen »Helden« aber wird man mitsamt den von ihm erschlagenen Passanten dann als — Opfer der Luftschiffahrt auf dem Zentralfriedhofe in einem Ehrengrabe bestatten. O, Du mein Österreich! *V. S.*

DIE LUFTFLOTTENAKTION in Österreich scheint jetzt infolge des Krieges in ein Ähnliches Resultat zu münden, wie es der Herausgeber unseres Blattes schon längst empfohlen hat, z. B. in seinem am 22. April 1913 in der Wiener »Urania« gehaltenen Vortrag, in dem er die Anregung gab, die Sammler der Luftflottenspende mögen diese dem Kriegsministerium zur ganz freien Verfügung anheimgebeu. Abgeordneter Kommerzialrat August Denk machte nämlich jetzt in Verbindung mit dem Ohmannstellvertreter des Finanzkomitees Direktor Markus den Vorschlag, das Ergebnis der Sammlung, rund ein einhalb Millionen Kronen, sei auf kurzem Wege der Kriegskanzlei des Monarchen zur Verfügung zu stellen. Hoffentlich zur gänzlich freien Verfügung; denn es wäre nicht ratsam, mit diesem Gelde geschwind Fabrikanteu zu fötteru, um eine große Menge bestellter Flugzeuge zu einer Zeit zu erhalten, wo wir sie am Ende nicht mehr brauchen und wo wir uns dann vielleicht erst-recht andere Maschiueu

eines mittlerweile verbesserten Typs wünschen würden. — Am 30. Juli hat das Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte in einer rasch einberufenen Versammlung einen dem Vorschlag des Abgeordneten Denk entsprechenden Beschluß gefaßt.

IN BERN weist die kürzlich eröffnete Schweizerische Landesausstellung auch eine Luftfahrzeug-Ausstellung auf. Wie die »Autom.- u. Flugwelt« schreibt, dominiert dort das Ausland, und zwar ganz überwiegend die deutsche Industrie (elf von 26 ausstellenden Firmen und Verbänden). Im Vordergrund steht der L.-V.-G.-Zweidecker als das Modell, von dem die Schweiz die ersten Apparate für den Heeresflugzeugdienst in Auftrag gegeben hat. Noch geschlossener in der Form wirkt dahinter ein Aviatik-Doppeldecker, dem eine Liste der Erfolge der Elsässer Firma beigegeben ist. Es folgt der Eindecker des Schweizers Dr. Dieterle mit fledermausförmigen Flächen und dem einzigen schweizerischen Örlikon Motor, und den Abschluß des Mittelraumes bildet Biders Blériot-Eindecker. Am Plafond schwebt ein kleiner Eindecker, mit dem Rech im vergangenen Jahre den Tod gefunden hat, und ein motorloser Segelflieger mit schwingenden Tragflächen von Walpmiller (St. Gallen). Reiches statistisches und historisches Material stellen die Verbände aus, am reichhaltigsten der Schweizerische Flugsport-Klub Genf. Man sieht da: Stabilitätsmessungsmodelle, ein Dauerflug von Dufanx' Schraubenflieger von 1905, der sich neben Blériots Kanalflieger im Pariser Museum der Künste und Handwerke befindet, Photographien von den Drachenflugversuchen Archdacons mit Hilfe eines Motorbootes von 1905 auf dem Genfersee, die Photographien aller geprüften schweizerischen Flieger u. s. w. Die Bedeutung der Photographie als Hilfswissenschaft führen Kümmerly & Frey (Bern) und die beiden Wiener Dr. Pencker und Th. Scheimpflug † vor. Unter den Hilfsinstrumenten ist zu erwähnen das Originalmodell des Aëroscout von Siebenmann (Basel), eine Orientierungsbussole mit bestimmbarer Abdrift.

DIE AUSTRITTE aus dem Deutschen Luftfahrer-Verband wurden an dieser Stelle schon besprochen. Der Verband selbst sah sich infolgedessen veranlaßt durch Meldungen der deutschen Tagespresse, die »diese Vorgänge in falschem Lichte erscheinen lassen, zu folgender Mitteilung bewogen: »Es handelt sich keineswegs um eine gemeinsame Bewegung im Flugsport gegen den Deutschen Luftfahrer-Verband, die einzelne Faktoren zur Kündigung ihrer Mitgliedschaft im Deutschen Luftfahrer-Verband veranlaßt hat. So hatten zunächst der Kaiserliche Automobil-Klub und der Königlich Bayrische Automobil-Klub schon im vorigen Jahre die Absicht, aus dem Deutschen Luftfahrer-Verband auszutreten, weil diese beiden Klubs ihre Aufgabe, die sie bei der Förderung der Luftfahrt zu übernehmen berufen waren, bei dem heutigen fortgeschrittenen Stand der motorischen Luftfahrt als abgeschlossen ansehen. Der Austritt der industriellen Vereinigungen beruht dagegen ausschließlich auf wirtschaftlichen Momenten. Nach ihrer Ansicht ist die Vertretung ihrer Interessen in den maßgebenden Verbandsstellen unzureichend und ihr lag daran, dieser ihrer Ansicht durch Kündigung der Mitgliedschaft gerade im jetzigen Augenblick Ausdruck zu geben, wo bei der bevorstehenden Einführung des Reichsluftgesetzes alle interessierten Faktoren naturgemäß großen Wert darauf legen, durch eine gemeinsame Interessenvertretung den Behörden als beratendes Organ wirksam zur Seite stehen zu können. Die Austrittserklärungen der übrigen Vereine, wie Deutscher Luftflotten-Verein, Reichsflug-Verein, haben in keiner Weise einen Zusammenhang mit diesen Gründen, da sie wirtschaftliche Interessen nicht vertreten. Für diese war vielmehr der Austritt der industriellen Faktoren nur ein Anlaß, aus dem Deutschen Luftfahrer-Verband auszuscheiden, da ihre ganze Tendenz außerhalb der sportlichen Betätigung liegt. Alle Vereinigungen haben im übrigen erklärt, daß sie den Wunsch haben, auch späterhin in engster Fühlung mit dem Deutschen Luftfahrer-Verband zur Förderung des Flugwesens zusammenzuarbeiten.«

FÜR DEN DREIECKFLUG, der anfangs Juni zwischen den Flugplätzen Berlin-Johannisthal—Dresden-Kaditz und Leipzig-Mockau ausgeflogen worden ist, hatte das preußische Kriegsministerium einen Zusatzpreis von 10.000 M. gegeben, der nur an solche Flieger, die ihre Etappen mit Passagier geflogen hatten, nach Maßgabe ihrer Gesamtleistung verteilt werden sollte. Die Berechtigung der auf die einzelnen Konkurrenten entfallenden Anteile ist nun nach Erledigung einer Reihe von Protesten fertiggestellt. Es erhalten Anteile folgende Flieger: B. Langer (Albatros-Benz-Doppeldecker) M. 1013·73, von Loessl (dto.) M. 614·43, R. Freindt (Jeannin-Argus-Taube) M. 612·90, Rosenstein (Gotha-Mercedes-Taube) M. 685·36, Stagge (Union-Mercedes-Doppeldecker) M. 581·92, R. Boehm (Albatros-Benz-Doppeldecker) M. 568·53, A. Rupp (L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker) M. 540·08, Reiterer (Etrich-Mercedes-Taube) M. 533·44, Hoefig (D. F.-W.-Mercedes-Doppeldecker) M. 515·30, Linnekogel (Rumpler-Mercedes-Eindecker) M. 514·55, Oelerich (D. F.-W.-Mercedes-Doppeldecker) M. 512·37, Ballod (Jeannin-Argus Taube) M. 484·42 u. s. w. Auf Grund der Entscheidungen der Berufungsinstanzen mußte ferner eine Umwertung der bereits mitgeteilten Preisgerichtsentscheidung stattfinden, wobei das Klassement etwas verschoben wurde. Nach der Gesamtsumme der gewonnenen Preise bleiben in der Spitze Schüler, Janisch, König, B. Langer, an die fünfte Stelle tritt für Krieger E. von Loessl, dem 6. Freindt, 7. Rosenstern, 8. Stagge, 9. Krieger, 10. R. Boehm, 11. A. Rupp, 12. Reiterer, 13. Hoefig, 14. Linnekogel, 15. Oelerich u. s. w. folgen. Im alten Klassement war die Reihenfolge: 6. v. Loessl, 7. Freindt, 8. Rosenstein, 9. Stagge, 10. Rupp, 11. Hoefig, 12. Linnekogel, 13. Oelerich, 14. R. Boehm, 15. Ballod u. s. w. Das neue Klassement stellt sich nun für die ersten zwölf wie folgt: 1. Schüler (D. F.-W.-Doppeldecker) M. 14.419·24, 2. Janisch (L.-V.-G.-Eindecker) M. 6676·09, 3. König (Court-Eindecker) M. 6436·79, 4. Langer (Albatros-Doppeldecker) M. 6052·96, 5. Loessl (Albatros-Doppeldecker) M. 3563·28, 6. Freindt (Jeannin-Eindecker) M. 3553·84, 7. Rosenstein (Gotha-Taube) M. 3547·72, 8. Stagge (Union-Doppeldecker) M. 3374·77, 9. Krieger (Krieger-Eindecker) M. 3298·25, 10. R. Boehm (Albatros-Doppeldecker) M. 3297·12, 11. A. Rupp (L.-V.-G.-Doppeldecker) M. 3132·10, 12. Reiterer (Etrich-Taube) M. 3093·68.

AUF RUSSISCHES GEBIET geriet am 14. Juli der deutsche Luftkreuzer »Z. IV«. Er machte bei Neidenburg Übungen und kam in der Richtung auf Pietrowitsch unversehens über die Grenze, wo er von den Soldaten beschossen wurde. Getroffen wurde der Ballon nicht. »Z. IV« änderte seinen Kurs und fuhr über Neidenburg nach Allenstein zurück. — Diese Meldung wurde später dahin dementiert, daß erstens das Schiff nicht über die Grenze hinausgekommen wäre, und daß zweitens wahrscheinlich auch nicht geschossen worden sei. Hierzu wird uns nun geschrieben: »Wenn auch die ursprüngliche Angabe sich als unrichtig erwiesen hat, so kann sie doch zu einem praktischen Ergebnis führen; denn was dieselbst nicht eingetreten ist, kann in jedem Moment geschehen, ohne daß man daraus der Besatzung des Schiffes oder den Kosaken ohneweiters einen Vorwurf machen könnte. Es ist einerseits vom Luftfahrzeug aus gar nicht so ganz einfach, genau den Punkt anzugeben, über dem man sich befindet. Sich lediglich auf das Auge zu verlassen, führt erfahrungsgemäß stets zu Fehlern. Man verwendet daher besser irgendeine Linie, die man als vertikal voraussetzt, und an der man nach unten entlang visiert, z. B. die Außenkante der Gondel. In Freiballon, der keine eigene Bewegung besitzt, wird dies für mäßige Höhen meist genügen; beim Luftschiff aber treten Schräglagen auf, die jedes derartige Visieren illusorisch machen. Für größere Höhen genügt auch die Außenkante der Gondel ohnehin nicht mehr, um einigermaßen exakte Werte zu erhalten. Daher benützt man beim Freiballon auch besser das weiter hinabhängende Hochlaßtau. Beim Kraftballon fällt auch dies fort, weil jedes Tau vom Eigenwind des Schiffes abgetrieben wird. Hieraus ersieht man, daß die Bestimmung des überflogenen Punktes nicht ganz leicht ist und daß die Schwierigkeiten mit der Höhe wachsen. Ist man z. B. 1000 *m* hoch, so wird man vielleicht besteufalls 50 bis 100 *m* Genauigkeit erreichen, denn mit einem Richtungsfehler von 3 bis 6 Grad muß man jedenfalls

rechnen. Anderseits ist es auch für den am Erdboden befindlichen Beobachter scheinbar, zu sagen, wie weit ein Luftfahrzeug entfernt ist, d. h. über welchem Punkte es gerade schwebt. Das gilt besonders, wenn der Beobachter noch deutlich sieht, daß das Schiff nicht genau über ihm steht, wenn also eine merkliche Abweichung von der Vertikalen vorhanden ist. Die Fehler, die dann beim Taxieren entstehen, betragen leicht mehrere Kilometer. Aber auch wenn man das Luftschiff vertikal über sich zu erblicken glaubt, ist es doch schwer, dies mit Sicherheit zu behaupten. Denn es ist ja eine bekannte Tatsache, daß die Einwohner einer Ortschaft, die von einem Luftfahrzeug passiert wurde, gewöhnlich alle der Ansicht sind, sie wären genau überflogen worden. Der Fehler, der beim Hinaufblicken begangen wird, ist sogar zweifellos noch erheblich größer, als der vom Luftschiff aus, und ein Luftfahrzeug in großer Höhe erscheint bei Beobachtung mit bloßem Auge für einen weiten Umkreis als vertikal darüber befindlich. Man kann also die irrtümliche Meldung von der Grenzüberfliegung des »Z. IV« immerhin dazu benützen, daraus hinzuweisen, daß einerseits ein Luftfahrzeug gut tut, sich der Grenze nicht gar zu sehr zu nähern, daß aber besonders ein Beschießen erst dann stattfinden sollte, wenn die Grenzwache des Nachbarstaates das Fahrzeug deutlich über sich erblickt. Noch besser aber wäre eine internationale Vereinbarung darüber, daß eine möglichst große Toleranz bei derartig irrtümlichen und geringfügigen Grenzüberschreitungen Platz greift.«

LITERATUR.

»Luftverkehrsrecht.« Von Dr. Otto Ritter von Komorzyński-Oszczyński. Wien 1914. Separatabdruck aus dem Jahrbuche des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs. — Schon bei der Besprechung des Jahrbuches vom k. k. Aëro-Klub wurde auf den interessanten Aufsatz hingewiesen, in dem sich der Verfasser, ein subtiler Gelehrter, dem in mancher Beziehung recht schwierigen Gegenstand durchaus gewachsen zeigt.

»Der Krieg in der Luft.« Von Dipl.-Ing. Alfred Marcel Joachimczyk. Berlin 1914. Verlag von Klasing & Co. Preis broschiert 60 Pf. — Der bereits wohlbekannte Verfasser behandelt in dieser Broschüre die Frage, welche Kampfmittel und Kampfmethoden im »Luftkrieg« Anwendung finden und welcher Bekämpfungs-, Kampf- und Schutzwaffen man sich bedient. Das Büchlein enthält auch erläuternde Abbildungen erwähnter Verteidigungsmittel, wie Abwehrkanonen u. s. w.

»Motor«. Verlag Gustav Braunbeck & Co., Berlin. Juliheft. Preis 1 M. — Zu den schönsten Automobilreisen, die man machen kann, gehört eine Fahrt über den Kaukakus. Über den heute schon recht umfangreichen Automobilverkehr auf der grusinischen Heerstraße und den anderen großen Pässen im Kaukasusgebiet schreibt Heinz Karl Heiland in der vorliegenden Nummer des »Motor«. Der Artikel ist mit köstlichen farbigen Illustrationen versehen. Außerst stimmungsvolle Bilder entwirft Margot Isbert von dem Prinz Heinrich-Flug; der Artikel ist mit vielen Photographien geschmückt, die Heinrich Prinz von Preußen aufgenommen und dem »Motor« zur Verfügung gestellt hat. Eine reizende, ebenfalls vorzüglich illustrierte Skizze schildert allerlei Erlebnisse auf der Karpathenfahrt. Es folgen Stimmungsbilder und Skizzen von der Bodensee-Motorboot- und Flugwoche, die Oberingenieur A. E. Heymann zum Verfasser haben, ferner ist die Tourist Trophy, geschildert von Gordon W. Hayter, mit großartigen Photos versehen, ebenso der Dreiecksflug, Oberstleutnant von Hoernes, der bekannte österreichische Luftfahrer, spricht sich über das aktuelle Thema der Verbotszonen aus. Dr. A. Neuburger gibt Einzelheiten über das Laboratorium des französischen Automobil-Klubs. Außerdem bringt das neue Heft des »Motor« eine Fülle interessanter Notizen und Nachrichten aus aller Welt.

BRIEFKASTEN

»PROSPER.« in M. — Fast alle großen Flugzeugfirmen Deutschlands bauen auch Wasserflugzeuge.

»BLÉRIOT.« in G. — Der erste Flieger, der einen offiziell beglaubigten Flug von mehr als einer Minute Dauer gemacht hat, war Henry Farman. Am 11. Januar 1908 flog er 1 Minute 28 Sekunden, nachdem er schon am 2. Januar nahe an die Minute herangekommen war.

R. P. in A. — Wilhelm Kress stellte in seinem Buch »Aviatik — Wie der Vogel fliegt und wie der Mensch fliegen wird« für die zukünftige Flugmaschine u. a. die Forderung auf: sie »soll sich in der Luft vollkommen stabil halten, und es soll jedes Kippen in der Luft ausgeschlossen sein«.

W. v. K. — Es dürfte Ihnen entgangen sein, daß wir schon vor längerer Zeit gegen das zwecklose und die Bewohnerschaft gefährdende Schaufliegen über der Stadt Wien ganz energisch aufgetreten sind. Eine einzige Tageszeitung, das »Extrablatt«, hat damals unsere Ausführungen zustimmend wiedergegeben. Jetzt hat — anläßlich der Produktionen Konschels über dem Stephansplatze — auch das »Neue Wiener Tagblatt« in seinem Sportteile ganz nachdrücklich gegen solchen »Unfug in den Lüften« Front gemacht. Heilen wird das zwar auch nichts, so wenig wie die Bemerkungen, die in unserer heutigen Nummer über dieses Thema wieder enthalten sind. Man kann daher vorläufig nur als ruhiger Zuseher warten, bis der große Absturz in die Kärntnerstraße oder auf den Stephansplatz da ist und dann auf einmal ganz Wien so gescheit sein wird, zu wissen, daß die Behörden mehr Voraussicht und Vorsicht hätten bekunden müssen. Übrigens werden sich wohl auch da wieder feuchtohrige »Fachautoritäten« finden, die der leichtgläubigen Welt ihre albernen Bären aufbinden werden, vielleicht daß der gute alte Stock-im-Eisen den armen Flieger plötzlich »angesaugt« habe . . . . . .

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. **Luigi Mina**
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, **Rom.**

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:
ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE DES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES

Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul.

ABONNEMENT D'UN AN
FRANCE : **6** Francs ÉTRANGER : **7** Francs
Numéro Spécimen franco : **60** centimes

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure
von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 300 Kunstdrucktafeln. ERSCHEINT zweimal monatlich.
PREIS vierteljährlich M. 3·—, unter Streifband M. 3·60, Ausland M. 4·50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

Aëroplanstoffe
Aëroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1914. **Schnellzugs-Verbindungen.** Sommer 1914.

Gültig vom 1. Mai 1914.

Wien (Südbhf.) – Italien

über Cervignano

□		□
7 20	ab Wien Südbhf.	6 30
9 31	Semmering	4 11
10 38	Bruck a. d. M.	2 30
11 27	Graz Hauptbhf.	1 53
12 27	Marburg Hauptbhf	12 53
1 41	Cilli	11 36
3 19	Laibach	9 50
9 31	an Abbazia-M.	5 51
9 48	Fiume	5 30
5 57	Nabresina	7 10
6 25	Triest S. B.	6 32
6 35	Monfalcone	6 21
9 45	Venedig	2 27
2 15	Mailand	9 45
6 45	Genua	5 55
5 27	Florenz	7 30
10 55	Rom	11 30
6 35	an Neapel	7 25

über Cormons

○	□		○
8 45	9 80	ab Wien Südbhf.	9 10
1 0 58	11 48	Semmering	7 06
1 09	12 32	Bruck a. d. M.	5 31
1 16	1 50	Graz Hauptbhf.	4 24
2 28	3 03	Marburg Hauptbhf.	3 07
3 58	4 19	Cilli	1 54
6 00	6 01	Laibach	12 05
9 57	9 41	an Abbazia-M.	8 12
10 29	9 43	Fiume	8 32
8 42	8 58	Nabresina	9 15
9 0	9 15	Triest S. B.	8 48
6 37	6 05	Venedig	2 35
6 40	6 40	Mailand	9 45
9 32	9 45	Genua	5 55
12 —	11 20	Florenz	6 20
6 55	6 40	Rom	11 50
12 00	12 10	an Neapel	7 45

über Ala

□	
8 35	ab Wien Südbhf. an
10 26	Semmering
11 43	Bruck a. d. M.
12 37	Graz Hauptbhf.
1 50	Marburg Hauptbhf.
4 24	an Klagenfurt Hauptbhf.
5 17	Villach Hauptbhf.
7 36	Lienz
11 44	Bozen-Gries
1 00	Meran
1 10	Trient
1 54	Mori
2 19	Arco
2 11	Ala
4 10	Verona
6 40	Mailand
9 15	Genua
4 32	Florenz
9 35	Rom
2 10	an Neapel

über Pontebba

	×	△	
7 35	10 20	4 30	ab Wien Südbhf. an
10 06	12 24	6 48	Semmering
11 16	1 43	7 38	Bruck a. d. M.
11 40	2 04	7 58	Leoben Hauptbhf. an
3 35	7 10	.	an Klagenfurt Hauptbhf.
3 59	6 03	11 45	Villach Hauptbhf.
10 15	11 50	.	Venedig
5 50	4 15	.	Mailand
9 17	7 0	.	Genua
6 55	4 —	11 32	Florenz
1 10	7 —	5 05	Rom
6 20	9 —	9 55	an Neapel

	△	×
ab Wien Südbhf. an	2 50	5 15
Semmering	1 00	3 21
Bruck a. d. M.	11 49	2 06
Leoben Hauptbhf. an	11 27	1 33
an Klagenfurt Hauptbhf.	6 50	8 30
Villach Hauptbhf.	7 45	9 17
Venedig	.	3 00
Mailand	.	10 40
Genua	.	7 25
Florenz	7 00	.
Rom	1 30	.
an Neapel	9 00	.

Ab Nizza 1 00	8 40
An Cannes 2 08	9 55
Ab Nizza 11 06	6 30
An Cannes 12 08	7 55

Deutschland – Italien

über Ala

○	○	□		○	○	□
10 48	10 48	1 00	ab Berlin an	6 25	8 25	8 19
1 10	1 10	1 00	Leipzig	4 06	7 01	4 07
9 10	1 30	10 40	München	4 00	9 40	7 57
1 06	4 43	2 22	Innsbruck Hauptbhf.	12 49	6 00	4 48
4 48	8 25	6 09	Bozen-Gries an	8 42	1 51	12 40
5 53	9 25	7 17	an Meran	7 37	12 48	11 15
5 46	9 24	7 12	Trient	7 32	12 47	11 17
10 15	4 10	12 30	Venedig	12 30	8 00	7 05
8 14	12 05	9 55	Verona	4 33	10 20	5 32
11 35	5 50	12 35	Mailand	12 10	7 00	6 30
9 05	9 10	5 15	Genua	8 15	2 15	2 35
4 32	6 56	5 37	Florenz	9 35	2 07	2 25
9 35	1 10	10 56	Rom	2 55	9 05	9 00
2 20	6 00	6 35	an Neapel	3 55	3 10	4 45

über Cormons

□	○	○		○	□
7 05	7 40	ab	Budapest S. B. an	10 15	9 55
10 03	9 57		Görz S. B.	7 49	7 08
10 21	10 14		Cormons	7 33	6 40
2 06	6 27		Venedig	4 35	1 10
6 40	6 40		Mailand	1 10	6 20
9 45	9 55		Genua	5 55	2 35
11 20	1 27		Florenz	6 20	2 25
6 40	6 25		Rom	11 50	9 00
12 10	12 00	an	Neapel	7 25	4 25

über Cervignano

6 00	ab	Budapest S. B. an 9 10
9 45	an	Venedig 2 35
2 15		Mailand 9 45
6 45		Genua 5 55
5 27		Florenz 7 30
10 55		Rom 11 30
6 35	an	Neapel 7 25

über Ala

6 00	ab	Budapest S. B. an 10 15
4 24	an	Klagenfurt Hptbhf. 12 21
5 17		Villach Hptbhf. 11 30
7 36		Lienz 9 50
11 44		Bozen-Gries 5 35
1 00		Meran 4 05
1 10		Trient 3 58
1 54		Mori 3 12
2 19		Arco 2 13
2 46		Riva 1 55
2 11		Ala 3 04
4 10		Verona 12 35
6 40		Mailand 9 45
9 15	an	Genua 5 55

□ Schlafwagen.
○ Speisewagen.
‖ Über Primolano.
× Wien – Nizza-Expreß verkehrt bis 12./15. Mai täglich.
△ Wien – Rom-Expreß verkehrt bis 11./14. Mai (dreimal wöchentlich).

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint einmal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: »Sportsilberer Wien«.

Nummer 12. **Wien, 1. September 1914.** **XIII. Jahrgang.**

INHALT: Die Luftflotten der Gegner. — Frankreichs Marine-Luftflotte. — Der Zeppelin über Lüttich. — Erkundigungsfahrt des Schütte-Lanz. — Der längste Seeflug. — Der Höhenweltrekord. — Hauptmann Miecislaus Miller †. — Die Luftflottenaktion. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DIE LUFTFLOTTEN DER GEGNER.

Bei der Eroberung von Lüttich hat ein deutscher »Zeppelin« mit großer Kühnheit wirksam eingegriffen, indem er, wie an besonderer Stelle dieses Blattes geschildert wird, eine Anzahl Bomben abwarf, die explodierten und Brände verursachten. Das war die erste größere Angriffsaktion eines Lenkballons im Ernstfalle, und dieser Anfang erregt allgemein eine gewisse Spannung auf die bevorstehenden aëronautischen Ereignisse in dem Kriege. Eines ist sicher: daß nämlich keiner der Feindesstaaten, ja daß alle miteinander nichts aufzuweisen haben, was der imposanten deutschen Luftkreuzerflotte gliche. Doch auch auf aviatischem Gebiete steht, wie die neueren Leistungen allenthalben beweisen, Deutschland sehr stark da, und ebenso sind unsere Flieger nicht etwa gering zu veranschlagen.

Welche Kräfte stehen nun unseren verbündeten Luftflotten gegenüber? Die Antwort kann nicht mit vollkommener Sicherheit erteilt werden, da seit den letzten offen zugänglichen Zusammenstellungen allerlei geheim gehaltene Zahlenverschiebungen vorgekommen sein können, doch sind wesentliche Abweichungen unwahrscheinlich.

Frankreich ist aëronautisch der stärkste Gegner, wiewohl die großen Ziffern da vielfach bloß auf dem Papier stehen. So z. B. wird eine Flugzeugflotte von 350 Einheiten mit 1200 Piloten gezählt, was wohl bestimmt nicht zutrifft. Von den in den 350 mitgerechneten unbrauchbar gewordenen Aëroplanen abgesehen, dürften die 1200 Flieger mehr eine historisch zusammenfassende, als eine praktisch bedeutende Präsenzzahl sein. An Lenkballons stehen Frankreich nugefähr neun zur Verfügung. Davon stammen sechs aus dem Jahre 1911, und zwar »Capitaine Marchal« (erhaut von den Lehaudy-Werken, 7200 m^3), »Adjudant Vincenot« (Clément-Bayard, 9000 m^3), »Le Temps« (Zodiac, 2500 m^3), »Selle de Beauchamp« (Lehaudy, 9000 m^3), »Capitaine Ferber« (Zodiac, 9000 m^3) und »Commaudant Contelle« (Zodiac, 9000 m^3). Die zwei Luftschiffe »Flenrus« (Clément-Bayard, 6500 m^3) und »Dupny-de-Lôme« (Clément-Bayard, 9000 m^3) stammen aus dem Jahre 1912, und das neunte, »Eugène Montgolfier« (Clément-Bayard, 6300 m^3), aus dem Jahre 1913.

Rußland hat dreizehn Motorballone aufzuweisen, doch sollen einige davon gebrauchsunfähig geworden sein; diese dreizehn sind: der 1913 gebaute »Astra 13« (Astra, 9800 m^3), der 1913 entstandene »Parseval 14« (Luftfahrzeug-G. m. b. H., 9600 m^3), der gleichfalls 1913 gebaute »Clément-Bayard V.« (Clément-Bayard, 9000 m^3), ferner die 1910—1912 konstruierten Einheiten: »Kobtschik« (Duflon & Konstantinowitsch, 2150 m^3), »Sokol« (Ischora-Werke, 2600 m^3), »Golubj« (Ischora, 2270 m^3), »Jastreb« (Dux, 2500 m^3), »Kretchet« (Russische Heeresverwaltung, 2500 m^3), »Koruchne (Zodiac, 2140 m^3), »Griffe (Luftfahrzeug-G. m. b. H., 7600 m^3), »Tschaikas (Zodiac, 2140 m^3), »Clément-Bayard I.« (Astra, 3500 m^3), »Lebedj« (Lebaudy, 3700 m^3). Der »Jastreb« soll übrigens im März 1913 geplatzt sein. Vier Luftschiffe zu 6500, 7000, 8000 und 13.000 m^3 sind seit dem vorigen Jahre im Bau. Die Flugzeuge sind zumeist französischen Ursprungs. Ihre Zahl ist nicht genau bekannt.

England besitzt sieben Motorluftschiffe. Davon hat es vier zur Unterstützung für die Landarmee eingerichtet, und zwar »Beta« (600 m^3), »Gamma« (2000 m^3), »Delta« (2000 m^3) und »Eta« (2000 m^3), während für die Flotte »Willowe« (900 m^3), »Astra Torres XIV.« (8700 m^3) und endlich der deutsche »Parseval 18« (8800 m^3) reserviert wurden. Zwei Lenkhallone von zirka 24.000 m^3 sind auf englischen Werften im Bau. Unter den Aëroplanen herrschen die englischen Erzeugnisse der Firmen Sopwith, Avro und Bristol vor, einzelne rühren aus den französischen Farman-, Blériot- und Morane-Sanlnier-Werken her.

Belgien hatte neben einer Anzahl Flugzeuge zwei Luftschiffe aufzuweisen: »La Belgique III.« (Godard-Germain-Lemhecq, 4500 m^3) und »Ville de Bruxelles« (Astra, 8300 m^3). Beide wurden 1910 gebaut und haben nur wenig von sich reden gemacht; ob sie gegenwärtig brauchbar sind, ist fraglich.

FRANKREICHS MARINE-LUFTFLOTTE.

Die bisherigen Erfolge der Armeen des Zweibundes auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen lassen die Hoffnung berechtigt erscheinen, daß die Gegner mit ihren militärischen Vorbereitungen weit hinter ihren politischen, mit so viel Hinterhältigkeit betriebenen Bestrebungen zurückgeblieben sind. Bei Frankreich, das auf Grund des gemeinsamen Kriegsplanes der Monarchie und Deutschlands zuerst den Mittelpunkt der Ereignisse bildete, scheint dies auch von der Luftflotte zu gelten, deren bisherige Tätigkeit in keiner Weise den Erwartungen entspricht, die der französische Generalstab und ein krankhaftes Selbstbewußtsein der Nation in sie setzen zu können glaubte.

Das Auftauchen der numerisch starken Mittelmeerflotte Frankreichs in der Adria rückt einen Zusammenstoß mit unseren eigenen Kriegsschiffen in den Bereich der Möglichkeit und lenkt die Aufmerksamkeit auf die französische Marine-Luftflotte, die gegebenenfalls eine wichtige Rolle zu spielen hernfeu wäre.

Im »L'Aérophile«, dem offiziellen Organ des Aëro Club de France, sind kürzlich einige Mitteilungen erschienen, die erkennen lassen, daß das französische Marineministerium speziell in letzter Zeit dem Seeflugwesen seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet hat, und daß eine weitausgreifende Ausgestaltung der Marine-Luftflotte nur durch den gewissermaßen über Nacht hereingebrochenen europäischen Krieg jäh beendet wurde.

In einer vom 1. Juni 1914 datierten Nummer dieser Halbmonatschrift werden die aviatischen Übungen gelegentlich der großen Seemanöver im Mittelmeer besprochen, bei welchen ungefähr zwölf Wasserflugzeuge in Tätigkeit traten. Sie waren teilweise auf das ganze Manövergebiet verstreut, anderseits dem für diese Zwecke besonders ausgerüsteten Kreuzer »Fondre« zugeteilt. In Toulon, Bizerta und Ajaccio wurden für ihre Unterbringung Hangars errichtet. »La Fondre«, als Geleitschiff der Wasserflugzeuge, war mit einer Startplattform versehen, die einen Anlauf bis zu 12 *m* gestattete. Für die Landung war keine Vorrichtung vorhanden; die Apparate mußten neben dem Schiffe niedergehen und wurden sodann emporgeholt, was selbst bei ruhigem Meere mit Schwierigkeiten verbunden war.

Den unter der Leitung des Vizeadmirals Boné de Lapeyrère abgehaltenen Seemanövern lag folgende Annahme zu grunde: Eine feindliche Flotte unter dem Kommando des Konteradmirals Tracon naht von den Balearen her mit der Absicht, die Häfen von Marseille, Toulon, Bizerta und Philippeville zu blockieren. Den Feind richtet seinen Angriff zunächst auf Bizerta. Konteradmiral Lacage, der die Absicht des Gegners zu vereiteln hat und dem daher sowohl die Verteidigung der Küste der Provence wie jener der afrikanischen Kolonien zufällt, teilt die ihm unterstehenden Wasserflugzeuge derart in zwei Gruppen, daß in Bizerta vier Nieuport-Eindecker (Schiffaleutnant Delage auf einem 80 H. P. Le Rhône-Zweisitzer, Schiffaleutnant de l'Escaille auf einem 80 H. P. Le Rhône-Einsitzer, Schiffsleutnant Destrem auf einem 100 H. P. Gnôme-Zweisitzer, Reservist Levassenr auf einem 100 H. P. Gnôme-Zweisitzer) und in Toulon fünf Apparate verschiedener Typen (Schiffaleutnant Dutertre auf einem Bregnet-Zweideckor mit 200 H. P. Salmson-Motor, Schiffsleutnant Fournié auf einem Voisin-Zweidecker mit 130 H. P. Salmson-Motor, Schiffaleutnant Winter auf einem zweisitzigen Nieuport-Wasserflugzeug mit 100 H. P. Gnôme-Motor, Maitrose Sansay auf einem Voisin-Zweidecker mit 100 H. P. Gnôme-Motor, Reservist Moineau auf einem Bregnet-Zweidecker mit 200 H. P. Salmson-Motor) bereitgestellt werden. Von den Nieuport-Wasserflugzeugen führten die zweisitzigen Betriebsstoff für fünf, die einsitzigen solchen für sechs Stunden mit sich. Der eine Bregnet-Zweidecker war mit einem besonderen Beleuchtungsapparat für Nachtflüge ausgerüstet und der andere führte eine drahtlose Telegraphenstation mit einem Aktionsradius von 200 *km* mit sich. Der Begleitkreuzer »Foudre« hatte einen Candron-Zweidecker mit gemischtem Landungsgestell und einen Voisin-Zweidecker, der mittels Kran auf das Meer herabzulassen war, an Bord. Er erhielt zunächst den Befehl, nach Ajaccio zu dampfen und die Küste Korsikas zu bewachen. Im weiteren Verlaufe der Manöver wurde eine unter dem Kommando des Konteradmirals de Segny stehende Eskadre mit der Aufgabe betraut, die Vereinigung der beiden feindlichen Flotten zu verhindern.

Über den Verlauf der Manöver wurde bisher nichts verlautbart. »L'Aérophile« konstatiert, daß dieses erste Zusammenwirken von Wasserflugzeugen und Flotte die letzten Zweifel behoben habe, die in bezug auf die Verwendbarkeit der Aeroplane bei Seemanövern bestanden. Die in Toulon stationierte Luftflottille hat Rekognoszierungsflüge bis auf 80 *km* von der Küste unternommen, auch der Begleitkreuzer »La Foudre« und seine zwei Aëroplane haben bei Ajaccio gute Dienste geleistet. Besonders hervorgetan aber hat sich die Luftflottille von Bizerta. Am 14. Mai erhieten die Schiffleutnants de l'Escaille, Delage und Destrem den Befehl, auf ihren Nienport-Eindeckern einen Rekognoszierungsflug in größerem Maßstab zu unternehmen. Sie flogen bis auf 200 *km* hinaus und erfüllten ihre Aufgabe in glänzender Weise. Einer dieser Eindecker mußte ungefähr 100 *km* von der Küste infolge eines Defektes auf das Meer niedergehen, seinem Piloten gelang es trotz bewegter See den Fehler zu beheben und den Rekognoszirungsflug durchzuführen. Am 15. Mai war der Hafen von Bizerta der Schauplatz der Manöver. Levassenr und Destrem kehrten schon nach zwei Stunden mit genanen Meldungen über das Herannahen der feindlichen Flotte zurück; Delage leistete während des hierauf folgenden Seemanövers ausgezeichnete Dienste. Am 19. Mai waren alle Apparate in voller Tätigkeit. De l'Escaille und Delage machten zweistündige Rekognoszierungsflüge. Obzwar die Flieger bis in die Nacht hinein in Tätigkeit blieben, gelang es ihnen doch, ihre Aufgaben voll und ohne Unfall zu lösen.

In einer späteren, vom 15. Juli datierten Nummer teilt »L'Aérophile« mit, daß diese kombinierten Manöver, bei denen zum ersten Male Flugzeuge in größerem Maßstabe verwendet wurden, in Fachkreisen sehr befriedigt hätten und das Marineministerium den weiteren Ausbau der Seeluftflotte beabsichtige.

Dem genannten Blatte zufolge wurden zwei Zentren für Lenkballone und zwei Zentren für Flugzeuge ins Auge gefaßt. Sobald diese errichtet sind, soll die bereits bestehende Marineflugstation Frèjus—Saint Raphaël nur mehr zu Schulzwecken verwendet werden. Diese Station hat im Laufe des Winters 6 Nieuport-, 6 Voisin-, 2 Brégnet- und 2 Caudron-Apparate beherbergt und ihrer Initiative entsprangen unter anderem auch die Meeresflüge der dort stationierten Schiffsleutnants l'Escaille und Destrem nach Ajaccio. Die Anstalt ist mit allem Erforderlichen ausgestattet, eine Vergrößerung dieser Station sowie die Errichtung neuer Zentren kann aber erst ins Auge gefaßt werden, wenn die Deputiertenkammer die entsprechenden Kredite bewilligt.

Dem letzten Taschenbuch der Luftflotten zufolge werden in der französischen Marine nachstehende Flugzeugtypen verwendet: Doppeldecker: Breguet, Caudron[1] M. und H. Farman, Leveque, Voisin; Eindecker: Borel, Nienport, Rep.

Wirft man einen Blick auf alles das, was sich der französische Dünkel erträumt hat, und erwägt man, was hiervon als Kampfmittel in Betracht gezogen werden kann, so kommt man zu dem beruhigenden Schlusse, daß unser Gegner auch auf diesem Gebiete immitten seiner Vorbereitungen überrascht wurde und kaum Zeit gefunden haben dürfte, einen nennenswerten Teil seiner Pläne zu verwirklichen.

DER ZEPPELIN ÜBER LÜTTICH.

In Lüttich war bei der Eroberung dieser Festung durch die Deutschen am 5. v. M. auch ein Zeppelin-Ballon tätig. Von dem Luftschiff wurde, wie die ersten Meldungen hießen, zunächst aus einer Höhe von 600 *m* eine Bombe geworfen, welche versagte. Daraufhin ging das Luftschiff bis auf 300 *m* herunter und schlenderte zwölf Bomben herab, welche explodierten und die Stadt an mehreren Stellen in Brand steckten.

Diese Bomben warf ein Unteroffizier der Besatzung aus der hinteren Gondel. Er war nach der Landung Gegenstand lebhafter Ovationen. Das Manövrieren des Ballons wurde durch das ruhige Wetter ungemein begünstigt. Das Luftschiff ging ganz heil aus der Affäre hervor.

Es handelt sich, wie man mitteilt, nm das Ersatzluftschiff »Z VI«, also um den 1913 hergestellten Zeppelin-Ballon mit der Fabrikationsnummer »L Z XXI«. Der ursprüngliche »Z VI« wurde im Jahre 1909 erbaut, im Winter 1909/10 umgebaut und von der »Delag« als Ersatz für den im Tentobarger Walde gestrandeten Zeppelin »Deutschland« als Passagierluftschiff übernommen. Am 14. November 1910 ist der »Z VI« in der Ballonhalle von Oos infolge eines Benzinbrandes zerstört worden. An seine Stelle trat der »L Z XXI«, der dann als »Z VI« von der deutschen Heeresverwaltung übernommen wurde. Er gehört, ebenso wie »L Z XIX« und »L Z XX«, zum Zeppelin-Typ von 19.570 m^3 Rauminhalt, 139 *m* Länge und 15 *m* Durchmesser des Tragkörpers.

Während der Eroberung von Lüttich ließ der belgische Pöbel seine Wut unter anderem an dem dortigen Jesuitenkloster aus, zündete es an und bedrängte dessen Insassen aufs brutalste. Die Patres und Mönche wurden vom deutschen Militär in Sicherheit gebracht. Einige von ihnen hatten

in der Nacht den Zeppelin-Ballon beobachtet und erzählten den Deutschen ihre Eindrücke.

Aus dem interessanten Bericht eines Mönches, den die »Kölnische Zeitung« wiedergibt, seien hier die das Luftschiff betreffenden Stellen herausgegriffen:

»Am 6. August hatte ich mit sieben andern Brüdern die Wache von Mittag bis Mitternacht. In der Nacht, 1/4 12 Uhr, hörte ich plötzlich ein mir ganz unbekanntes Geräusch. Darauf ging ich in den Hof nach der Seite, von der aus ich Lärmen und seine Forts sehen konnte. Ich sah da in einiger Entfernung am Himmel ein kleines Licht. Das zeigte mir, daß sich das Wesen in der Luft befand. Ich wollte meinen Rundgang wieder aufnehmen, aber das näherkommende Surren, obzwar das Leben der Welt mich nicht interessierte, hielt mich doch fest. Das Licht kam näher und näher. Jetzt hörte das Geräusch auf. Es ging mir durch den Kopf, das könne vielleicht ein Luftschiff sein — aber nein — plötzlich erstrahlte auf der Erde ein blendendes Licht — das ist der Stern der Weisen, der etwas ankündigt, dachte ich. In dem Lichtschein sah ich alles hell und deutlich, Teile der Befestigung und anderes. Aber da — vom Widerschein der beleuchteten Erde erhellt, sah ich's jetzt, es war wirklich ein mächtiges Luftschiff! Ich wollte jauchzen vor Freude — ich hatte ja noch keines gesehen.

Der Schein hatte sich nur einige Sekunden gezeigt. Da hörte ich ein Getöse, sah gen Himmel — nichts passierte; das kleine Licht zog ruhig weiter. Aber da unten, da sah ich jetzt Feuer und Rauch! Ich hatte mich von dem Schrecken noch nicht erholt, als schon ein zweiter Schein in ziemlicher Nähe sich zeigte und jetzt konnte ich es noch deutlicher sehen, daß es ein Luftschiff war: An langem Seil tief unten hing, wie mir schien, ein metallener Korb, in diesem stand ein Mann. Deutlich sah ich es, wie er mit beiden Händen einen Gegenstand in die beleuchtete Stelle hinunterwarf. Eine mächtige Lichtgarbe schoß auf, große Klumpen flogen in die Höhe, ein furchtbares Getöse! Mein Trommelfell schien zu platzen, ich war wie taub. Die blendende Garbe hatte sich in eine dicke schwarze Rauchmasse zusammengeballt. Nach und nach wurde sie von unten herauf hell wie weißer, beleuchteter Dampf. Schließlich brannte die Stelle wie eine Fensterscheibe. Dieses furchtbare Schauspiel wiederholte sich fort und fort. Von 1/4 12 Uhr bis kurz vor Mitternacht wurden auf die Forts zwölf Bomben geworfen. Zwischen den Explosionen hörte man hin und wieder die Motoren surren. Nach der letzten Explosion stieg das Luftschiff in die Höhe, zog weiter und entschwand.

Noch immer stand ich wie starr an derselben Stelle, da schlug unsere Klosteruhr zwölf. Wir acht wurden nun abgelöst, blieben aber mit den uns ablösenden auf dem Hofe. Die anderen Brüder und Patres wir waren zusammen fünfhundert, blieben in den Gebäuden und schanten vom Fenster aus auf die brennende Festung.

Da ich jetzt keine Wache mehr hatte, holte ich mir eine Leiter und bestieg, um alles noch besser zu sehen, die etwas tiefer liegende, drei Meter hohe Mauer. Da blieb ich bis 4 Uhr Früh. Gegen 2 Uhr hatte unten in der Stadt vereinzeltes Schießen und Schreien begonnen, das bald stärker und stärker wurde, und der unserem Kloster naheliegende Stadtteil zeigte schon viele Feuersbrünste.

Um 4 Uhr rief uns die Glocke zur Kirche. Trotz der ungeheuren Erregung beherrschte uns alle das Schweigegelübde. Aber die Erregung wurde zur Folter. Die herrlich gemalten Glasfenster, die auch noch jeglichen Ausblick verspertten, waren vom Luftdruck der Explosion nach innen gebogen, wie Segel vom Winde gebläht. Die achtzig Zentimeter dicke Steinumfassungsmauer des Hofes hatte tiefe und lange Risse bekommen. . .«

Die Beobachtungen sind schon der Gemütseindrücke wegen interessant, die sich für den weltfremden Klosterbewohner damit verknüpfen. Die sachlichen Details dürften wohl einigermaßen unsicher sein; insbesondere erscheint die Angabe zweifelhaft, die Bomben habe ein Mann geworfen, der in einem tief unten an einem Seil hängenden metallischen Korb gestanden sei. Der schon bekannte Bericht über die Tätigkeit des Luftschiffes besagt, ein Unteroffizier in der rückwärtigen Gondel habe das Abwerfen der Bomben besorgt. Die ungeheure, packende Erscheinung, die unter schlechten Beobachtungsbedingungen, in der Finsternis der Nacht, die Sinne des Unerfahrenen leicht verwirrt, kann natürlich Anlaß zu Täuschungen gegeben haben. Ferner werden aber neuestens in deutschen Blättern noch amtliche Feststellungen mitgeteilt, aus denen deutlich hervorgeht, daß das niedrige Schweben des Ballons eine Täuschung gewesen sein muß. Das Luftschiff hat sich stets in größeren Höhen als 600 *m* gehalten. Es scheint übrigens, daß das Luftschiff, eben um die Gegner über seine wahre Höhe zu täuschen, ein offenes elektrisches Licht an einem langen Seil herabhängen hatte, während die Beleuchtung der Gondeln unsichtbar war.

ERKUNDUNGSFAHRT DES SCHÜTTE-LANZ.

Der »Schütte-Lanz«, einer der deutschen Militärballone, führte am 22. August von seiner Station in Preußisch-Schlesien eine schöne Erkundungsfahrt über russisches Gebiet aus. Er flog über Czenstochau, Kielce, südlich an Iwangorod und Lublin vorbei bis in das österreichisch-ungarische Hauptquartier. Der Ballon wurde von den Russen ohne Erfolg beschossen.

Das Luftschiff hat rund 1000 *km* zurückgelegt.

Weitere Meldungen besagen, daß sich das Luftschiff zumeist 2000 *m* über dem Erdboden aufhielt. Auch in dieser Höhe wurde es noch von Infanteriegeschossen erreicht, die den Blechboden der Gondel sowie auch die hinteren Gaszellen des Ballons trafen; die geringen Beschädigungen wurden auf der Fahrt ausgebessert. An dem torpedoförmigen Vorderteil des Lenkballons prallten alle Geschosse ab, ebenso an dem Boden der Gondel. Das Feuer des Feindes war mitunter recht lebhaft, so z. B. in Iwangorod und Lublin.

Der starre Typ Schütte-Lanz, Holzgerüpp mit Gaskammern, wurde von dem Danziger Hochschulprofessor Schütte geschaffen. Erbauer ist die Werkstätte der Firma Heinrich Lanz in Mannheim. Der jetzt in Rede stehende Ballon ist der zweite seines Geschlechts. Der erste ging, als er schon als Militärballon übernommen war, auf einer Fahrt von Königsberg nach Berlin bei einer Zwischenlandung in Schneidemühl am 17. Juli 1913 zu grunde. Er hatte 138 *m* Länge und 18·5 *m* Durchmesser; der jetzige zweite Ballon, der »S. L. II.«, ist noch etwas größer und soll eine Tragfähigkeit von 9000 *kg* aufweisen. Er besitzt vier freistehende Gondeln, deren zwei in der Mitte angebracht sind, und zwei zur Seite des Hauptkörpers. Hinter jeder Gondel arbeitet ein Propeller, der durch den in der Gondel montierten Motor betrieben wird. An der vorderen Spitze des Luftschiffes ist eine gedeckte Kabine eingebaut, die für den Führer und die Beobachtungsmannschaft bestimmt ist. Von dort aus wird die Bedienung der Motoren und der Steuervorrichtung durch Telephon- und Klingelleitungen besorgt. Das Luftschiff ist für drahtlose Telegraphie eingerichtet.

Der »S. L. II.« soll von seiner Erkundungsfahrt sehr wichtige Beobachtungen mitgebracht haben.

DER LÄNGSTE SEEFLUG.

VON SCHOTTLAND NACH NORWEGEN.

Am 30. Juli führte der norwegische Leutnant Gran, der erst seit kurzem Aviatiker ist, den längsten Überseeflug aus, der bisher stattgefunden hat.

Leutnant Gran hatte bereits Wochen hindurch an der schottischen Küste auf geeignete Witterung zu einem Flug nach Norwegen gewartet, als er sie endlich am 30. Juli gekommen erachtete und um 8 Uhr morgens zu

der weiten Reise anfstieg. Er geriet jedoch nach 30 *km* Fahrt in so dichten Nebel, daß er befürchten mußte, die Orientierung zu verlieren und kehrte infolgedessen um.

Um 1 Uhr nachmittags, als sich das Wetter ganz aufgeheitert hatte, zog der nordische Aviatiker endgiltig durch die Lüfte von dannen. In seiner Rocktasche trug er einen Brief an die Königin Maud von Norwegen. Obgleich die Luft klar, das Meer ruhig war und südwestliche Winde den Flieger begünstigten, schildert dieser die lange Meerfahrt doch als etwas überaus Anstrengendes und Qnälendes — man kann ihn nunchwer begreifen. Irgend eine Überwachung durch Schiffe war nicht eingerichtet worden.

Um 5 Uhr 10 Minuten nachmittags, also nach 4 Stunden 10 Minuten Flugzeit, landete Leutnant Gran wohlbehalten in Klep, nngefähr 15 *km* von Stavanger entfernt. Die von ihm zurückgelegte Distanz beträgt 630 *km* — es ist die längste, die bisher von einem Flieger über See bewältigt wurde. Als Roland Garros am 18. Dezember 1912 von Tunis nach Sizilien flog, durchmaß er über dem Meere zwischen Tunis und Marsala 280 *km*, dann am 21. Dezember auf der Route Marsala—Santa Eufemia—Cannarella—Neapel—Rom etwas über 800 *km*. Und auf seiner großen Mittelmeerüberquerung vom 23. September 1913 legte Garros zwischen Toulon und Bizerta (Tunis) im ganzen zwar 750 *Km* zurück, davon kommen jedoch für die Inselstrecke Korsika—Sardinien nahezu 300 *km* ab, so daß eine nicht zusammenhängende Gesamtseestrecke von knapp über 400 *km* übrigbleibt. Der nordische Aviatiker — übrigens ein Mitglied der Scottschen Südpolexpedition — hat diese Leistung um mehr als 100 *km* übertroffen.

DER HÖHENWELTREKORD.

Wie schon gemeldet, ist der deutsche Pilot Heinrich Oelerich am 14. Juli 8000 *m* hoch gestiegen. Dem Berichte über diesen grandiosen Flug sei nun nach den »Leipziger N. N.« folgende Schilderung nachgetragen, die der Flieger selbst unter seinem ersten Eindruck machte; sie enthält einige recht lehrreiche Einzelheiten.

»Sie können mir glauben, mühelos ist mir der Erfolg nicht in den Schoß gefallen. Ich habe mich einem strengen Training unterworfen, habe zunächst 2000, dann 3000 *m* erklommen und mich schließlich bis zur Höhe von 4800 *m* hinaufgeschraubt. Das war nötig, um den Gang der Maschine in höheren Lagen und — mich selbst da kennen zu lernen. Ich mußte mich auch einem regelrechten Sauerstoffexamen unterwerfen. So etwa von 4500 *m* Höhe ab — in dieser Höhe fange ich an, Sauerstoff zu atmen — richtet man seine größte Aufmerksamkeit auf diesen Stoff, ohne den man rettungslos verloren wäre. Ich habe mich heute früh fest angeschnallt, damit ich im Falle plötzlicher Bewußtlosigkeit auf die Steuerung falle. Es ist das erstemal in meinem Leben gewesen, daß ich mich in meinem Fahrzeug anschnallen ließ.

Übrigens, etwa in einer Höhe von 6000 *m* überfiel mich ein eigenartiges Schwächegefühl. Ich hatte die Sache gründlich satt. Ich wollte wieder herunter. Aber ich entsann mich des Versprechens, das ich einem Freunde gegeben hatte, um jeden Preis Linnekogels Rekord zu überbieten, und zwar entscheidend und für längere Zeit ausreichend. Ich kletterte höher und höher. Das Schwächegefühl war glücklicherweise von kurzer Dauer.

Da, ich hatte vielleicht gerade das siebente Tausend überschritten, bemerkte ich zu meinem großen Schrecken, daß meine Maschine in ganz unerklärlicher Weise auf die Steuerung reagierte. Dazu wurde ich plötzlich durch heftige Böen, die vermutlich noch von den Gewittern herrührten, die gestern nm Leipzig standen, gewaltsam in die Höhe gerissen. In dem Augenblick muß ich ein ganz beträchtliches Stück in die Höhe geworfen worden sein. Viele hnndert Meter . . . Ich befand mich in einer großen Dnnstschicht; von der Erde war nicht das geringste zu sehen. Es war da oben empfindlich kalt, aber da ich auf jede erdenkliche Weise vorgesorgt hatte, habe ich eigentlich unter der Kälte kanm gelitten.

Ich bekenne freimütig: Mir wars da oben nicht ganz gebener. Meine Maschine, die sich manchmal recht eigentümlich gebärdete, machte mir Sorge. Ich war vollständig taub, ein Zustand, der auch dann noch lange anhielt, als ich glücklich wieder unten war. Mein sehnlicher Wunsch war, so schnell als möglich wieder zur Erde zu kommen. Ich ging dann in sansendem Gleitflug zur Erde. Als ich dann unten war, glaubte ich, unweit Altenburg zu sein, befand mich aber bei Lützen. Es war allerhöchste Zeit, daß ich niedergirng, denn unten stellte sich heraus, daß meine Sauerstoff-Flasche vollständig leer war. Ich hätte keinen Augenblick länger oben bleiben dürfen, sonst wäre ich verloren gewesen.«

HAUPTMANN MIECISLAUS MILLER †.

Am 29. Juli ist Hauptmann Miecislaus Miller, der Kommandant der Fliegerabteilung Wiener-Neustadt, auf einer dienstlichen Automobilfahrt unweit von Stuhlweißenburg verunglückt und nms Leben gekommen.

Hauptmann Miller lenkte das Automobil selbst; sein Diener und der Chauffeur Veres begleiteten ihn. Ungefähr 25 *km* von Stuhlweißenburg geriet das Automobil in sehr rascher Fahrt auf schlechter Strecke in eine tiefe Wasserrinne. Der Chauffeur rief wohl noch: »Achtung, eine Wasserrinne!«, doch war es schon zu spät. Hauptmann Miller wollte die Rinne scheinbar schneiden, dabei überschlug sich der Wagen seitlich und stürzte so um, daß er mit den Rädern nach oben liegen blieb. Hauptmann Miller wurde mit dem Halse zwischen Erdboden und Karosserie eingequetscht. Auch der Chauffeur lag mit den Füßen unterhalb des Wagens. Nur der Diener war unverletzt.

Als nach einiger Zeit Bauern zu Hilfe kamen und den schweren Wagen anfhoben, fand man Hauptmann Miller nur mehr als Leiche vor. Er war erstickt, sonst hatte er keinerlei Verletzungen. Die Leiche wurde in die Totenkammer nach Stuhlweißenburg transportiert. Der schwerverletzte Chauffeur wurde per Bahn in das Truppenspital nach Wiener-Neustadt gebracht.

Hauptmann Miecislaus Miller, der älteste Fliegeroffizier der Armee stand im 39. Lebensjahre. Er gehörte dem Pionierbataillon Przemysl an. Sein Vater ist pensionierter Landesgerichtsrat in Krakau, sein Bruder ebendaselbst Oberleutnant eines Feldkanonenregiments. Hauptmann Miller war nicht bloß ein vortrefflicher Flieger, sondern auch ein ausgezeichneter und beliebter Lehrer. Er erfrente sich der lebhaftesten Sympathien und sein beklagenswerter Tod rnft auf allen Seiten aufrichtige Trauer wach.

DIE LUFTFLOTTENAKTION.

Wie schon knrz gemeldet, ist die Luftflottenaktion in Österreich jetzt mit Beschleunigung an ihr eigentliches Ziel gelangt. Am 29. Juli fand in Wien am 8 Uhr nachmittags eine Beratung des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte statt, an der der Präsident des Komitees Fürst zu Fürstenberg, der Obmann des Arbeitsausschusses Reichsratsabgeordneter Kommerzialrat Angust Denk, der Vizepräsident des Finanzausschusses Direktor Markus vom Bankverein und der Geschäftsführer kaiserlicher Rat Hüber teilnahmen.

Es wurde beschlossen, den in der Postsparkasse erliegenden, aus den Sammlungsergebnissen gebildeten Fonds von ca. 1,400.000 K in Anbetracht der nun obwaltenden Umstände sofort in der Militärkanzlei Seiner Majestät des Kaisers zur freien Verfügung Seiner Majestät des Kaisers zu übergeben.

Von diesem Beschlusse wurde dem Protektor des österreichischen Luftflotten-Komitees Erzherzog-Thronfolger Karl Franz Josef Meldung erstattet. Gleichzeitig

wurde auch das Kriegsministerium davon in Kenntnis gesetzt.

Auf die Mitteilung des Beschlusses an die Militärkanalet des Kaisers erhielt von dieser Fürst Max Egon zu Fürstenberg, der Präsident des Zentralkomitees zur Schaffung der österreichischen Luftflotte, nachstehendes Schreiben:

»Euer Durchlaucht!

Von hochpatriotischen Empfindungen getragen, hat das vor zwei Jahren zur Schaffung der österreichischen Luftflotte gebildete Komitee sich in den Dienst der Wehrmacht zur Kräftigung seiner Machtmittel gestellt.

Nunmehr hat das Zentralkomitee, gemäß der verehrlichen Zuschrift vom 31. Juli 1914, das Ergebnis seiner Sammeltätigkeit, dessen hoher Betrag von nahezu 1·4 Millionen Kronen gleicherweise die patriotische Opferwilligkeit der Bevölkerung als auch den regen Eifer des unter Euer Durchlaucht Leitung stehenden Zentralkomitees bezeugt, Seiner Majestät zur Disposition gestellt.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten diese munifizente Widmung mit dem Allerhöchsten Dank und mit ganz besonderer Befriedigung Allergnädigst zur Kenntnis zu nehmen und Allerhöchst anzuordnen, daß diese Spende dem Kriegsministerium für aëronautische Zwecke zur Verfügung gestellt werde.

Indem ich mich beehre, Euer Durchlaucht hiervon die Mitteilung zu machen, bitte ich, das k. k. Postsparkassenamt im vorstehenden Sinne anweisen zu lassen und die diesbezüglich etwa sonst noch erforderlich erscheinenden Schritte im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium, das ich von diesem patriotischen Akt verständige, treffen zu wollen.

Genehmigen Euer Durchlaucht den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

Euer Durchlaucht ergeheuster

Bolfras m. p.«

TODESOPFER.

Am 28. Juli stürzten auf dem Flugfeld von Cameri bei Novara die beiden italienischen Flieger Tatitia und Campellini bei Versuchen mit einem neuen Apparat aus einer Höhe von 250 m ab und wurden als schrecklich verstümmelte Leichen unter den Trümmern des Flugzeuges hervorgezogen.

Am 1. August, morgens, ihte auf dem Bornstedter Feld der 22jährige Nenbrandenburger Flieger Fritz Schelke. Er stürzte ab und wurde unter seinem Apparat begraben. Er war auf der Stelle tot.

Im Kriege haben nun schon so manche Flieger verschiedener Nationalität ihr Leben verloren. So fanden zum Beispiel am 16. August zwei russische Offiziere den Tod, deren Fahrzeug, ein Doppeldecker, von den Preußen bei Lyck herabgeschossen wurde.

Mitte August ist der deutsche Fliegerleutnant Giesche in Ausübung seines Berufes gestorben. Er war ein Sohn des Generalleutnants Exzellenz Giesche in Steglitz und gehörte dem 2. Feldartillerieregiment an. Seit 1911 war Leutnant Giesche Flieger und hatte sehr schöne Leistungen zu verzeichnen. Erst im Juli dieses Jahres, vor kaum sieben Wochen, ist der junge Offizier zusammen mit Oberleutnant Freiherrn von Gaul schwer gestürzt, wobei er eine Gehirnerschütterung erlitt. Kaum genesen, ist er auf den Kriegsschauplatz berufen worden, wo er den Tod gefunden hat.

Am 29. August stürzte auf dem galizisch-russischen Schlachtfeld unser Generalstabshauptmann Oskar Rosmann ab und blieb tot am Platze. Er war für seine Erfolge als Flieger zur Auszeichnung vorgeschlagen.

Eine richtige Übersicht über die im Felde gefallenen Aviatiker wird freilich erst in einiger Zeit möglich sein.

NOTIZEN.

IM ORAN stürzte am 28. Juli der französische Flugschüler Gales ab. Er erlitt einen Schädelbruch und einen Beinbruch.

DER KRIEG bringt es mit sich, daß unser Blatt bis auf weiteres nur einmal statt zweimal im Monat erscheinen kann.

IN WARNEMÜNDE sollte am 1. August ein Wasserflugzeug-Wettbewerb beginnen. Er wurde mit Rücksicht auf den Krieg abgesagt.

AUS AACHEN meldet man unterm 13. August, daß ein englischer Flieger bei dem Dorfe Arsbeck heruntergeschossen wurde. Der Aviatiker wurde verletzt.

AJACCIO dürfte eine Wasserflugzeugstation werden. Seine Bucht eignet sich vorzüglich zu Übungen dieser Flugzeuge; die Wasser- und Windverhältnisse werden als günstig angegeben.

IN CHEMNITZ warf, wie man meldet, ein französischer Flieger in der Nacht vom 8. auf den 4. August Bomben herab, die zwar explodierten, aber keinen nennenswerten Schaden anrichteten.

LEUTNANT BONE, ein englischer Fliegeroffizier, fiel am 29. Juli auf einem Finge unweit von Southampton mit einem Begleiter ins Meer. Führer und Passagier wurden gerettet, das Flugzeug versank.

4950 METER beträgt jetzt der italienische Höhenrekord im Alleinflug. Denbnäres erreichte diese Höhe am 30. Juli in Mailand auf einem Gabardini-Eindecker. Vor ihm hatte Leutnant Salomone den Höhenrekord mit 4700 m inne.

IN DARMSTADT stürzte am 30. Juli ein Doppeldecker der Darmstädter Flugabteilung in der Nähe des Bahnhofes zu Boden. Der Führer erlitt einen doppelten Beinbruch, sein Begleiter, der aus 10 m Höhe absprang, blieb unverletzt.

IN EINE SCHAFHERDE geriet am 29. Juli der englische Leutnant Osmond mit seinem Aëroplan. Er vermied aber durch eine geschickte Wendung die Katastrophe mit den Tieren. Bei der hrüsken Landung ging der Apparat in Trümmer.

MIT BESCHLAG BELEGT wurde in Schneidemühl am 9. August ein französisches Flugzeug, das per Bahn nach Rußland expediert war. Man entdeckte es am Schneidemühler Güterbahnhof. Der Apparat war in mehrere Kisten verpackt. Die aufgefangenen Kolli wurden nach Posen gebracht.

BEI JEZIERZANY zu der galizisch-russischen Grenze schoß eine unserer Patrouillen am 24. August ein russisches Flugzeug herab. Die Flieger, der russische Oberst Martinow und ein Kapitän, wurden gefangengenommen und samt dem beschädigten Luftfahrzeug nach Lemberg gebracht.

VON ROLAND GARROS hieß es, er sei bei einem Flug über deutschen Gebiet in Lothringen herabgeschossen und dahei schwer verwundet oder getötet worden. Später wurde jedoch die Nachricht dementiert. Garros lebt rnhig in Paris, das er, wie es scheint, gar nicht verlassen hat.

INGENIEUR LAPORTE, jener französische Aviatiker, der im Wettbewerb um den Orientpreis (30.000 Francs) von Paris über Wien nach Konstantinopel fliegen wollte und am 23. Juli zwischen Osterhofen und Wiehelakirchen in Niederbayern landete und verhaftet wurde, ist bald darauf wieder freigelassen worden.

FÜNF PARSEVAL-BALLONE hat die italienische Regierung in Bitterfeld hestellt. — Am 31. Juli absolvierte von der Fabrik aus ein neues Parseval-Luftschiff größeren Voinmens, das »P. L. 16«, seine Probefahrt auf Dauer. Führer war Oberleutnant Siellieg. Das Luftschiff ist durch seinen geräuschlosen Gang und durch die torpedoartige Form charakterisiert.

EIN SIKORSKY-APPARAT ist um die Mitte August, wie man meldet, von unseren Truppen im galizischen Grenzgebiet herabgeholt worden. Man durfte auf das Eingreifen der Riesentype des Flugzeugkonstrukteurs Sikorsky uengierig sein. Nun fand der Rekognoszierungs-

flug eines solchen Apparates ein rasches Ende mit Schrecken. Der Doppeldecker wurde prompt heruntergeschossen!

MAICON, ein französischer Flieger, hat vor kurzem eine Neuung für den Ozeanflug der Daily Mail abgegeben. Dieser Wettbewerb wird durch den Krieg nicht beeinträchtigt, aus dem einfachen Grund, weil er mangels Konkurrenten vorläufig so wie so nicht stattfindet. Ernste Bewerber halten von der Maiconschen Anmeldung ebensowenig wie von der kläglich gescheiterten Expedition Curtiss-Porte.

LOUIS NOEL flog am 21. Juli mit Miss Thehawke Davies auf einem Blériot von Bnc nach England. Die Überquerung des Kanals geschah in 1500 m Höhe. Auf englischer Seite wollte Noël auf dem Strand von Folkestone landen, aber die herumlaufenden Neugierigen hinderten ihn daran. Um nicht ein Blutbad im Publikum anzurichten, mußte Noël rasch wieder emporsteigen; er ging dann bei Sandgate zur Erde.

KINE VERORDNUNG des Landesverteidigungsministers zum Zwecke der Hintanhaltung des Mißbrauches von Luftfahrzeugen wurde am 1. August von der »Wiener Zeitung« veröffentlicht. Die Verordnung besagt: »Luftfahrzeuge dürfen nur mit behördlicher Bewilligung erzeugt und gehalten werden. Der Transport von Luftfahrzeugen sowie deren Bestandteilen ist nur den Militärbehörden oder mit deren Bewilligung gestattet. Verbotswidrig gehaltene und verbotswidrig in Verkehr gesetzte Luftfahrzeuge sind in Beschlag zu legen.«

DER BERLINER MAGISTRAT hat verfügt: »Das Aufsteigen von Luftfahrzeugen ohne Genehmigung der Militär- oder Marinebehörden ist verboten. Über landende Luftfahrzeuge ist dem nächstgelegenen Polizeirevier unverzüglich Mitteilung zu machen, welches für die Übergabe an die Militärbehörde sorgen wird. Die Durchführung dieses Verfahrens erheischt die tätige Mitwirkung der gesamten Bevölkerung. Von ihrer patriotischen Gesinnung wird erwartet, daß jedermann bereitwillig den vorstehenden Anordnungen entsprechen wird.«

DIE FLUGZEUGBESITZER, die gleichzeitig auch diplomierte Flugzeugpiloten sind, werden in Deutschland aufgefordert, sich, sofern sie nicht ohnedies mit der Heeresverwaltung in vertraglichem Verhältnis stehen, zum Dienst als Flugzeugführer anzubieten. Meldungen zum Abschluß eines entsprechenden Vertrages mit der Heeresverwaltung sind persönlich oder schriftlich unter Beifügung des Flugzeugführerzeugnisses und eventuell vorhandener Militärpapiere an die nächstgelegene Fliegerersatzabteilung Posen, Darmstadt und Döberitz bei Berlin zu richten.

GRAF ZEPPELIN hat sich als Kriegsfreiwilliger gemeldet, man hat ihn aber nicht mehr nehmen wollen, weil ja der alte Herr schon in den Siebzigern steht. Gleichwohl will sich der unverwüstliche Fenergeist durchaus nicht abhalten lassen, noch als aktiver Kämpfer mitzutun und er ist nach den Meldungen süddeutscher Blätter ins Feld gezogen. Er will als Freiwilliger die Führung eines seiner Lenkballons übernehmen, die, von dem herrlichen Schönwetter überaus begünstigt, bekanntlich einige erfolgreiche Flüge über belgische Festungen ausgeführt haben.

AUS LYCK in Ostpreußen wird gemeldet, daß daselbst am 16. August ein russisches Flugzeug glücklich zu Fall gebracht wurde. Es kreiste über der Stadt, und die Insassen warfen Bomben herunter, die aber keinen Schaden anrichteten. Die deutsche Infanterie überschüttete das Flugzeug mit heftigem Gewehrfeuer. Dabei wurde ein Flügel des Propellers abgeschossen, worauf der Apparat in einen nahen Wald stürzte. Kavallerie ritt sofort nach und fand das Flugzeug. Der eine der russischen Offiziere war erschossen und der andere hatte sich bei dem Absturz das Genick gebrochen.

EINEN SCHLIMMEN UNFALL hat am 20. Juli der deutsche Fliegeroffizier Leutnant Holtzmann, der den Rumpler-Werken zur Ausbildung überwiesen war, auf dem Flugplatz Johannisthal erlitten. Bei einem seiner ersten Flüge auf einer Rumpler-Taube wurde er gegen die Tribünen bei den Albatros-Schuppen getrieben. Das Flugzeug riß bei dem Anprall die vordersten Bankreihen nieder, durchbrach dann die Rückwand der Tribüne und stürzte zur Erde. Der Offizier wurde bei dem ersten Zusammenstoß von seinem Sitze geschleudert und zog sich Verletzungen im Gesicht und eine schwere Verstauchung der Wirbelsäule zu.

TRAPEZKÜNSTLER prodnzierten sich in früherer Zeit manchmal an Freiballons, worau statt der Gondel das schwanke Turngerät hefestigt war. Ballonaufstiege haben als Schaustellungen ihre Zugkraft stark eingebüßt; der Aëroplan muß dafür einspringen. Am 22. Juli stieg der Flieger Trantwein auf dem Beesener Exerzierplatz bei Halle a. d. Saale mit einem Eindecker auf, unter dem ein Trapez angebracht war. Als er sich in einer Höhe von 150 m befand, gab sein Passagier, ein Trapezkünstler, waghalsige Kunststückchen zum besten. Er hing mehrere Minuten mit dem Kopf nach unten in der Luft, wobei er sich nur mit den Fußspitzen am Trapez festhielt.

IN JOHANNISTHAL wurden in der Nacht vom 2. auf den 3. August einige russische Staatsangehörige verhaftet, die in dem Verdacht standen, ein Attentat auf die große Zeppelin-Halle zu planen. Die Verhafteten, unter denen sich auch zwei bekannte Johannisthaler Flieger russischer Nationalität befanden, wurden dem Berliner Polizeipräsidium zugeführt. Über das Resultat der eingeleiteten Untersuchung ist noch nichts bekannt geworden.

Ferner verschten zwei Engländer in den ersten Tagen des August bei verschiedenen deutschen Flugzeugfabriken in Johannisthal Flugapparate verschiedener Konstruktionen anzukaufen. Als sich herausstellte, daß die Maschinen ins Ausland gehen sollten, wurde der Verkauf inhibiert.

GEWARNT wird in Berlin vor dem Schießen auf Flieger. In einer amtlichen Kundmachung heißt es: »Es ist fast ausgeschlossen, daß fremde Luftschiffe oder Flieger Berlin erreichen werden. Eine Beunruhigung der Bevölkerung, wenn Luftfahrzeuge bemerkt werden, ist daher ganz unbegründet. Zahlreiche deutsche Flieger, auch deutsche Luftschiffe, werden dagegen auch in der nächsten Zeit die Provinz Brandenburg und selbst die Voreite von Berlin überfliegen. Es sind Übungsflüge, die jetzt naturgemäß besonders häufig gemacht werden. Durch unvorsichtiges Benehmen, namentlich wildes Drauflosschießen, kann das allergrößte Unglück geschehen. Unsere braven Flieger sind, wenn nicht von allen Seiten Ruhe und Besonnenheit bewahrt wird, den schwersten Gefahren ausgesetzt. Es ist daher unter allen Umständen jedes Schießen auf Luftfahrzeuge zu unterlassen.«

EINGERÜCKT sind viele unserer bekannten Luftsportmänner, und insbesondere zahlreiche Mitglieder des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, allen voran dessen Präsident Dr. Constantin Baron Economo, der bekanntlich k. u. k. Feldpilot ist. Unter den eingerückten Klubmitgliedern befinden sich ferner die Herren Bob Mauhner, Dr. Arnold Hildesheimer, Dr. ing. Eduard Rothofes, Max Mautner, der Generalsekretär Franz Baron Berlepsch etc. Auch der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein hat jetzt natürlich viele Mitglieder heim Heere. Eine vollständige Liste der in den Kriegsdienst getretenen Luftschiffer und Flieger zu geben oder über die Verwendung und den Aufenthalt der einzelnen Mitteilungen zu machen, wäre aus jenen leicht begreiflichen Gründen unstatthaft, um derentwillen alle Nachrichten über militärische Vorgänge großer Zurückhaltung unterworfen werden müssen.

DIE WASSERKÜHLUNG der Motoren dürfte für andauernde Leistungen der Luftkühlung überlegen sein. Die großen Rekordflüge in Deutschland, wo die wassergekühlten Standmotoren der Flugzeuge zu Hause sind, sprechen ja eine deutliche Sprache. In Erkenntnis dieses Umstandes hat sich auch das französische Kriegsministerium schon vor einiger Zeit bewogen gefühlt, die Flugzeugindustriellen Frankreichs zu veranlassen, den Bau von wassergekühlten Standmotoren zu fördern. Die bisherigen Versuche, die Wasserkühlung auch bei den Umlaufsystemen anzubringen, sind wohl nicht ohne einen gewissen Erfolg gewesen, hedingen aber Schwierigkeiten, die technisch wie auch konstruktiv zurzeit noch unüberwindbar sind. Der vorwiegende Grund, warum in Frankreich die umlaufenden Motoren zu so dominierender Stel-

lung gelaugt sind, wird das rasche Aufliegen gewesen sein, das diese für kurze Zeit überaus leistungsfähigen Motoren ermöglichen.

GEISTESGEGENWART ist von unschätzbarem Wert für den Flieger. Als ein eklatantes Beispiel hierfür erzählt Hauptmann Dr. Hildebrandt im »Berl. Lokalanz.« ein hübsches Beispiel: »Vor kurzem flog der bekannte Flugmeister Schlegel auf Gotha-Doppeldecker über dem Flugplatz der Waggonfabrik, am weitansholende Gleitflüge zu zeigen, die beim Fliegen in den Kolonien von Wert sein können. Als er sich hochschraubte, hörten wir plötzlich eine starke Explosion und große Stücke flogen vom Flugzeug durch die Luft. Einen Augenblick sackte der Drache durch, dann aber ging er gleitend langsam tiefer. Einige bange Sekunden vergingen; einmal schien der Doppeldecker wieder am Sturz zu sein, dann aber landete er leicht. Was war geschehen? Ein Bolzen der Ventilsteuerung des Motors war gebrochen und in die Schraube geschlendert worden. Diese war an der Achse abgebrochen. Darauf hatte der Motor im Gehäuse alles zertrümmert, die Haube war abgeflogen, das Benzingefäß durchlöchert u. s. w. Einen Augenblick hatte Schlegel vor sich hingesagt: »Nun ist's aus!« Dann aber betätigte er die Steuerung und brachte geistesgegenwärtig den Flugdrachen mit einiger Schwierigkeit zur Erde. Ein Anfänger wäre wohl sicher verloren gewesen.«

DIE FRANZOSEN sind durch den raschen Ausbruch des Krieges in den verschiedensten Vorbereitungen gestört worden, so daß auch mancherlei große militär-aëronautische Projekte unausgeführt bleiben mußten. Dahin gehört unter anderem ein Riesenballon, der die deutschen starren Luftkreuzer wesentlich übertreffen sollte. Die Entwürfe für diesen Koloß, den man sich dreimal so groß wie einen »Zeppelin« dachte, stammten von dem Ingenieur Arno Boerner und fanden den Beifall der Regierung, die einen Betrag von 500.000 Francs für die nötigen Vorarbeiten bewilligte und der Zodiac-Gesellschaft den Auftrag zum Bau in Aussicht stellte. Der starre Ballon hätte eine Länge von 300 *m*, einen Durchmesser von 20 *m* erhalten und in seinem Innern viele relativ kleine Gaszellen aufweisen sollen. Die einzelnen Wasserstoffballönchen dachte man sich zur Vermiederung der Explosionsgefahr von Stickstoffhüllen umgeben. Die Tragkraft wurde sehr hoch veranschlagt, man rechnete auf Beförderung von 300 Personen und auf tagelange Touren und versprach sich einen fabelhaften Gefechtswert dieses Ungetüms. Abgesehen davon, daß solche allzu grandiose Projekte ohnehin meist nicht zu stande kommen, hat der Krieg die Tüfteleien der phantasiereichen Plänemacher nun jäh unterbrochen.

UNSERE FLIEGER haben sich in dem Feldzug gegen Rußland bereits nützlich gemacht. Einige von ihnen leisteten wertvolle Erkundungsdienste und stifteten überdies durch Abwerfen von Bomben Verwirrung in feindlichen Lagern. Ein Pilot brachte einen Granatsplitter mit, der das Flugzeug getroffen hatte. Am 24. August wurde einem österreichischen Flieger das Benzinreservoir durchschossen. Er mußte in feindliches Gebiet niedergehen. Dort entledigte er sich der Uniform, sog den Rock verkehrt an und täuschte die herbeigeeilten Banern, so daß er den Schaden reparieren konnte und wohlbehalten in sein Quartier zurückkam. — Es sind auch bereits mehrere Auszeichnungen erfolgt; das Militärverdienstkreuz mit der Kriegsdekoration wurde verliehen: dem Hauptmann des Generalstabskorps Oskar Rosmann in Anerkennung seiner Verdienste um das Flugwesen und hervorragender Leistungen als Flieger im Aufklärungsdienst vor dem Feinde; den Oberleutnants Johann Maudl des F.-A.-R. Nr. 4 und Ferdinand Ritter Cavallar von Grabensprung des I.-R. Nr. 90, beide bei der Luftschiffer-Abteilung, in Anerkennung ihrer tapferen Haltung als Flieger vor dem Feinde; Max Macher des F.-A.-R. Nr. 4 und Eduard Fritsch des F.-K.-R. Nr. 12, beide bei der Luftschiffer-abteilung, in Anerkennung ihrer tapferen Haltung vor dem Feinde und hervorragender Leistungen als Flieger im Aufklärungsdienst. Weiters haben sich laut amtlicher Meldung besonders hervorgetan die Oberleutnants: Josef Bendil, F.-K.-R. Nr. 11; Karl Banfield, I.-R. Nr. 87; Heinrich Kostrba, I.-R. Nr. 78; Rudolf Holeka, I.-R. Nr. 10; Kamillus Perini, F.-K.-R. Nr. 8. — Der bedauerliche Tod des Ersteenannten von diesen ist unter »Todesopfere verzeichnet.

WILHELM KRESS hat bekanntlich im Oktober des vorigen Jahres an den Staubecken bei Tallnerbach einen Denkstein erhalten. Dieser, das Werk des Bildhauers Baron Weigl, ist bei aller Einfachheit entschieden schön, und wenn auch die Inschrift »Wilhelm Kress hante und versuchte an dieser Stätte seiu Drachenflugzeuge insofern etwas Falsches besagt, als Kress die von ihm seines Apparates am gegenüberliegenden Ufer, am Ende der in das Wolfsgrabenteł einschneidenden Bucht vollzog und von dort aus den Flugversuch unternahm, der dann nahe der Linzer Reichsstraße, einige Meter von der Stelle des Gedenksteines, mit dem Sturze ins Wasser endete, so würde das Denkmal doch eine würdige Ehrung seines Andenkens und zugleich eine Zierde der Gegeud bilden, wenn es nicht trotz der kurzen Zeit seines Bestandes schon ganz schanderhaft verwahrlost wäre! Die vergoldeten Buchstaben der Inschrift sind zum großen Teile verblaßt und nur mehr aus unmittelbarster Nähe leserlich und die Umrahmung des Porphyrblockes sieht einfach skandalös aus. Der Österreichische Luftschiffer-Verband, auf dessen Anregung der Denkstein — was gleichfalls in einer Inschrift zu lesen ist — gestiftet wurde, hat diesen bei der Enthüllung der Gemeinde Tallnerbach in die Obhut übergeben und in deren Namen versprach damals der Bürgermeisterstellvertreter Ingenieur Tobisch, daß »Gemeinde und Verschönerungs-Verein alles tun werden, um Kunst und Natur in harmonischem Einklang zu erhalten«. Es kümmert sich aber offenbar kein Mensch mehr um das Versprechen und den Denkstein. Harmonisch ist nur der Einklang mit der staubigen Straße; in dem wunderschönen Bilde, das die Natur und mit dem künstlichen Wienerwalddsee die Technik geschaffen haben, wirkt das Kress-Denkmal in seinem jetzigen Zustande wie eine grobe Dissonanz. Es kann auch nicht etwa als Entschuldigung gelten, daß jetzt keine Zeit für die Ansicht über ein Denkmal und für seine Pflege sei; es ist von vornherein nichts dafür geschehen, dem statt eines angemessenen Pflanzenschmuckes umgeben den Denkstein verstaubte und abgetretene Taubnesseln und Schafgarben, die an dieser Stelle allerdings auch eine symbolische Bedeutung haben, nämlich: »Aus den Augen, aus dem Sinn« — oder: »Sic transit gloria mundi.«

EINEN ERKUNDUNGSFLUG über russisches Gebiet beschreibt in der »Vossischen Zeitung« der deutsche Flieger Hans von Rhyn wie folgt: »Weit draußen, hart an der Grenze, liegt geschützt in der Talsohle die Fliegerstation. Es ist 3 Uhr morgens. Ich bin dann äußerst sachen worden, den Doppeldecker über den Feind zu steuern, um dessen Stärke und Marschrichtung festzustellen. Nur wenige Minuten und fahrtfertig steht meine wuchtige Maschine vor ihrem Schuppen. »Loslassen!« Im Zeichen des Nebel gehüllt, nehmen wir nach der vibrierenden Nadel unseres Pfadfinderkompasses den Weg nach dem Feind. Heller und heller wird der Morgen, nach einstündigem. Fluge schwinden die Bodennebel und mit vollem Tiefensteuer senke ich den grauen Vogel zur Erde. In nur 100 *m* Höhe setzen wir unsere Flug fort. Während ich die Morgenböen pariere, läßt mein Beobachter das Auge suchend über das Gelände schweifen. Wir müssen dicht am Feinde sein; und richtig, mein Begleiter weist plötzlich schräg an den Horizont, wo sein Glas Truppenverbände entdeckt hat. Ich gebe Vollgas und mit 120 Kilometer geht es über den Feind. Jetzt sind wir in 400 *m* Höhe über ihm. In großer Kurve anzeigend. bringe ich die Maschine auf 1000 *m*. Und das war gut so, denn schon steigen unten Wölkchen auf und die ersten Infanteriegeschosse pfeifen um uns. Aber sie sollen uns nicht verschauchen, bevor wir Zahl und Stellung genau erkundet und eingezeichnet haben. Ich bin auf 1500 *m*. Recht unangenehm spucken ein paar vorwitzige Maschinengewehre uns an die Köpfe. Nochmals müssen wir herunter. Mit vollaufendem Motor senke ich meinen Al-

batros und umrunde in nogehener schneller Spiralkurve die feindliche Stellung. Kaltblütig krokiert der Beobachter peinlichst genau und sauber die Stellungen in der Karte, dann winkt er mit dem Arme; unsere Aufgabe ist erfüllt. Inswischen haben auch die mit auf dem Marsch befindlichen feindlichen Geschütze abgeprotzt und verknallen ihre Schrapnells fröhlich in die Luft. Die sind uns indes weit weniger gefährlich als das Infanterie- und Maschinengewehrfeuer, denn von den etwa 80 abgegebenen Schüssen krepierten nur wier, und die in einer ganz ungefährlichen Ferne. Ich bin jetzt wieder in 1500 m Flughöhe und wende zur Rückkehr. Und während der Apparat steil in der Kurve liegt, kann mein Beobachter nicht umhin, in den aufgewühlten Ameisenhaufen der Feinde hinein sein ganzes Revolvermagazin zu verfeuern. Nach einstündigem Rückflug liegt unter uns wieder, wie ein Kinderspielzeug, die Station. In engen Spiralen senkt sich die Maschine und freudig können wir dem Stationsführer unsere Meldung überreichen. Die Funken knistern. Der Telegraph spielt wieder. Unsere braven Linientruppen hatten nun das übrige zu tun und entledigten sich ihrer Aufgabe so glänzend, daß schon am Nachmittag das Gros der beobachteten Feinde zu Gefangenen gemacht worden war.«

LITERATUR.

»Hauptmann Scheimpflugs (†) aërophotogrammetrische Apparate im Dienste ballistischer Forschung.« (Photographische Schießtafeln.) Von Josef Viktor Berger, k. u. k. Hauptmann d. R. Berlin, 1914. Verlag von Georg Bath. — Dieser Vortrag, den der Autor in der Versammlung der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie zu Wien im September 1913 hielt und worin er eine interessante Anwendung des genialen Scheimpflugschen photogrammetrischen Verfahrens entwarf, liegt hier in Gestalt des 3. Heftes der heurigen »Mitteilungen der Aërophotogrammetrie« vor, einer von Theodor Scheimpflug selbst gegründeten periodischen Fachschrift.

»Der Herr der Luft«. Herausgegeben und eingeleitet von Leonhard Adelt. Mit acht Bildern von Heinr. Kley. München und Leipzig 1914. Verlag von Georg Müller. Preis M. 4·—. — Dieses überaus ansprechende Buch vereinigt eine beträchtliche Anzahl der gelungensten und spannendsten Novellen, die sich in realistischer oder phantastischer Weise mit der Eroberung der Luft, mit Flugerlebnissen und aëronautischen Kämpfen befassen. Die Auswahl ist gut getroffen, und zwar fast durchwegs aus den Werken erster Größen der Belletristik, wie Adalbert Stifter, Edgar Allan Poe, Gabriele d'Annunzio, Jules Verne, Karl Hans Strobl, Paul Scheerbart etc. Besonderes Lob verdient auch die vorzügliche Ausstattung.

»Die drahtlose Telegraphie und ihre Dienste der Luftfahrt.« Von Dr. Paul Ludwig, Privatdozent. Mit 55 Abbildungen im Text. Berlin, 1914. Verlag von Hermann Meuster. Preis broschiert M. 3·60. — Das Buch verdankt seine Entstehung einem sehr beifällig aufgenommenen Vortrag des Verfassers im Dresdener Elektrotechnischen Verein, der nun hier in wesentlich erweiterter und vervollständigter Form vorliegt, so daß er dem Leser einen genügenden Überblick über das behandelte Gebiet vermittelt. Die Grundstatsachen der drahtlosen Telegraphie werden dabei als bekannt vorausgesetzt, aber doch an den wichtigen Stellen durch Zusammenfassungen dem Leser ins Gedächtnis zurückgerufen. Besonders interessant erscheint das Kapitel über die Ortsbestimmung mittels drahtloser Telegraphie.

»Anlage und Betrieb von Luftschiffhäfen.« Von Dipl.-Ing. Christians. Mit 47 Textabbildungen. München und Berlin 1914. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. M. 4·50. — Die Entwicklung im Bau und Betrieb der Luftschiffe hat als selbstverständliche Folge auch die Schaffung von Anlagen mit sich gebracht, die den Luftschiffen als Ausgangs- und Stützpunkt für ihre Fahrten dienen. In der Praxis hat sich wiederholt gezeigt, daß alles bisher Geleistete, obwohl oft recht bedeutend, so doch der weiteren Verbesserung bedürftig ist. So ergibt sich denn die Notwendigkeit, die bereits vorliegenden Erfahrungen eingehend zu prüfen und beim Bau neuer Anlagen zu verwerten. Dahinzielende eingehende Untersuchungen und Vorschläge hat der Verfasser in vorliegendem Bande, dem fünfzehnten der Bibliothek »Luftfahrzeugbau und -führung«, übersichtlich zusammengestellt.

»Die angewandte Chemie in der Luftfahrt«. Von Dr. Géza Asterweil. Mit 92 Textabbildungen. München und Berlin 1914. Verlag von R. Oldenbourg. Preis in Leinwand gebunden M. 6·—. — Das vorliegende Bändchen ist eine kurz gefaßte Technologie der Konstruktionsmaterialien der Flugapparate und zeigt ihr Verhältnis zu den verschiedenen Betriebsmitteln. Das Eingreifen der Chemie in die Eroberung der Luft war zu Beginn der darauf hinzielenden Bestrebungen der Menschheit ein sehr intensives. Die Montgolfière, Charles, Coutelle, Green u. a. w. waren Männer, die auf dem chemischen Wissensgebiete ihrer Zeit nicht weniger Bescheid wußten als in der Aëronautik, die sie geschaffen haben. Bis zum heutigen hielt dieses Zusammenarbeiten an, so daß wenn die Schaffung von Konstruktionsmaterial, wie auch was die Schaffung neuer Methoden zur Erzeugung von Betriebsmitteln anbelangt. Letztere hat schon häufig Darstellungen gefunden, doch fehlte dagegen eine eingehende und zusammenhängende Schilderung des Einflusses moderner chemischer Forschung auf die Herstellung des heutigen Betriebsmaterials der Flugzeuge und Luftschiffe. Hier setzt nun das Buch von Austerweil ein. Es ist sozusagen eine kleine Technologie der Konstruktionsmaterialien der Luftfahrzeuge und ihres Verhältnisses zu den verschiedenen Betriebsmitteln. Das Buch, welches den Luftschiffen genosso Rechnung trägt wie den Flugzeugen, bildet den zweiten des Band der vortrefflichen, von Hauptmann a. D. Georg Paul Neumann herausgegebenen Bibliothek »Luftfahrzeugbau und -Führung«.

»Entwerfen von leichten Benzinmotoren, insbesondere von Luftfahrzeugmotoren.« Von Oberingenieur O. Winkler. Mit 496 Abbildungen. Band I der Handbücher für Motoren- und Fahrzeugbau. Berlin 1914. Richard Karl Schmidt & Co. Preis 18 M. — Das Gebiet, das sich Oberingenieur Winkler zum Gegenstand seiner Arbeit gewählt hat, mag dem Laien ziemlich eng begrenzt erscheinen. Der Fachmann weiß es, und jeder, der sich in die Ausführungen vertieft, wird es bald merken, welch große, schier unerschöpfliche Möglichkeiten es erschließt. Der Verfasser will dem Konstrukteur ein Hilfsmittel an die Hand geben, sich über die jeweils einzuschlagende Richtung zu orientieren und teilt zu diesem Zwecke sein Buch in drei Abschnitte. Im ersten werden die Anforderungen besprochen, die man an den Luftfahrzeugmotor stellt; der zweite Teil behandelt sodann die Lösung der im vorangegangenen Abschnitte enthaltenen Aufgabe. Der letzte Teil bringt Beispiele für Detailausführungen. Der Verfasser vermeidet es, bindende Rezepte für den Motorenbau zu geben, er will vielmehr zum selbständigen Urteilen und Denken anregen. Bei dem kolossalen Stoffumfange ist es begreiflich, daß die Bearbeitung nicht nach jeder Richtung hin lückenlos sein konnte. Der Verfasser war aber bemüht, das auszuwählen, was dem Konstrukteur in der Praxis am leichtesten begegnet. Bemerkenswert ist, daß die zahlreichen Abbildungen nach Freihandzeichnungen gemacht sind, um den Leser anzuregen, seine Gedanken mit leichter Hand zu Papier zu bringen, ebenso wie auch graphische Darstellungen von irgend welchen Vorgängen oder Verhältnissen, soweit sie nicht direkt zum Abgreifen von Werten dienen sollen. Der Verfasser hat sich seiner Aufgabe mit großer Gewissenhaftigkeit unterzogen, und man darf sagen, daß er sie glücklich gelöst hat.

BRIEFKASTEN.

Anonymus in Wien. — Herr Major Franz Hinterstoisser soll derzeit in der Sommerfrische Mondsee weilen.

B. M. in Wien. — Das »Aviatische Archiv« erscheint »in zwanglosen Folge« im Selbstverlage des Herausgebers, Wien, VIII. Tigergasse 12.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER.

Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER

LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint einmal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 13. Wien, 15. Oktober 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Vom Fesselballon. — Vom Verkehrflug. — Tod dreier Fliegeroffiziere. — Von unseren Fliegern. — Von deutschen Fliegern. — Die Luftschiffe über Belgien. — Rußlands Luftflotte. — Die Sicherheit im Aëroplan. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

VOM FESSELBALLON.

Mit Staunen und Bewunderung hat man von der ungeheuren Wirkung der neuen Mörser vernommen, und mit Bestürzung haben die Feinde an ihren Festungen diesen verheerenden Effekt einer Waffe verspüren müssen, die sie noch nicht kannten. In festen Plätzen. Belgiens sprachen die großartigen österreichischen Geschütze zum erstenmal ihr gewichtiges Wort im gegenwärtigen Feldzug.

Es muß nun festgestellt werden, daß an dem entscheidenden Eingreifen der wundervollen Geschütze auch die Luftschiffahrt einen gewissen Anteil hatte. Die Artilleristen, die die Mörser bedienen, sehen ja ihr Ziel nicht, sondern müssen sich indirekt über dessen Stellung sowie über die Lage der Treffer zum Einschießen informieren. Hierzu dienen genaue Karten sowie Beobachter in erhöhten Positionen. Als die beste erhöhte Position erwies sich aber der Fesselballon, der nun schon häufig im Felde gute Dienste geleistet hat.

Obwohl seit der Einführung des Fesselballons im Heeresdienst weit fortgeschrittenere Luftfahrzeuge geschaffen worden sind, die Motorballone und die Aëroplane haben den guten alten Fesselballon doch nicht verdrängt, der ihnen in gewissen Verwendungen sogar entschieden überlegen ist. Gerade die Schußbeobachtung ist eine solche Funktion, für die sich kein anderes Luftfahrzeug besser eignet. Während die Flugzeuge ihrer technischen Eigenheit gemäß beständig in ziemlich rascher Bewegung sein müssen und auch dem Motorballon das Stillestehen an einem Ort gewiß nicht leicht ist, hat man in dem Fesselballon einen ausgezeichneten, stabilen erhöhten Posten und dazu den Vorzug, daß sich dieser hoch in die Lüfte führende Personenaufzug mit großer Leichtigkeit aufstellen und bedienen läßt, auch bei eventuellem Verlust nicht so schwer ins Gewicht fällt wie der unvergleich kompliziertere, kostbare Motorballon.

Die Schnelligkeit, mit der ein 600 m^3 großer Drachenballon in Funktion gebracht werden kann, ist geradezu erstaunlich. In etwa sechzehn Minuten, vom Auspacken an gerechnet, ist der Ballon bereits in 100 m Höhe. Zum Hochtransport ist der Fesselballon mit einer sinnreichen Einrichtung versehen, die ein Fortbewegen am Seil über ein Netz der Telegraphendrähte ermöglicht. Der schwere Trommelwagen, an dem der Ballon hängt, wird durch Pferde oder auch durch motorische Kraft gezogen.

Das den Fesselballon mit dem Wagen verbindende Seil ermöglicht leicht die Führung einer Telephonleitung, durch die der Korbinsasse auf die bequemste und rascheste Weise seine Beobachtungen mitteilen und Instruktionen erhalten kann. Auch in beschwerten Hülsen, die am Seile herabgleiten, werden Meldungen höchst einfach befördert. Kurz: der Fesselballon bewährt sich immer aufs neue, ja, er erweist sich immer noch als unentbehrlich trotz aller lenkbaren Flugfahrzeuge, die wieder andere Aufgaben zu erfüllen haben als er.

VOM VERKEHRTFLUG.

Als der Blériot-Pilot Pégoud im September 1913 mit seinen erstaunenerregenden Verkehrtfügen vor die Öffentlichkeit trat, wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, daß seine Produktionen eigentlich eine absichtlich und wiederholt herbeigeführte Nachahmung eines unfreiwilligen Erlebnisses des französischen Offizierspiloten Hauptmann Aubry seien, dessen Apparat bei einem am 24. März 1913 vollführten Gleitfluge sich vertikal mit der Spitze nach unten überschlug, sich dann im Falle mit dem Fahrgestell nach oben umlegte und in einen verkehrten Gleitflug überging, aus welchen ihn dann der Pilot wieder in die normale Lage brachte, um schließlich glatt zu landen.

Bisher galt dieses Erlebnis des französischen Hauptmannes für das erste seiner Art. Nun berichtete aber »L'Aérophile« von einem Verkehrtfluge, der sich schon ein Jahr vorher zugetragen hat und der — wenn er auch nicht so glatt ablief, wie das Abenteuer Aubrys — doch das Vor-

recht habe, der erste authentisch beglaubigte und in seinem ganzen Verlaufe durch einwandfreie Zeugen festgestellte Verkehrtflug zu sein.

»L'Aérophile« schildert den denkwürdigen Flug wie folgt:

Am 25. Mai 1912 traf ein aus zwei Zweideckern und zwei Eindeckern bestehendes Geschwader in Jarville bei Nancy ein. Leutnant Morel, von der Fliegerabteilung Chalons, schickte sich mit seinem Sommer-Eindecker zur Landung an, die er aus einer Höhe von 600 *m* im Sturzfluge auszuführen gedachte. Plötzlich geriet der Apparat mit seiner Spitze in einen Luftwirbel und schlug so rasch nach vorne um, daß der Pilot, der nicht angegurtet war, fast herausgeschleudert worden wäre. Ehe er das Höhensteuer betätigen konnte, stürzte der Monoplan ab und nahm allmählich eine verkehrte Lage mit den Laufrädern nach oben an. Der Zuschauer bemächtigte sich ob des ganz ungewohnten Anblickes große Aufregung. Leutnant Morel verlor aber seine Kaltblütigkeit nicht. Er klammerte sich an das Chassis, während der Apparat mit den Rädern nach oben die dort etwa 60 *m* breite Meurte überflog und in dieser Lage auch am jenseitigen Ufer zu Boden ging. Die Landung vollzog sich naturgemäß nichts weniger als glatt und der Aëroplan erlitt bis auf das Fahrgestell, das gänzlich unversehrt blieb, starke Beschädigungen. Der Pilot selbst war glücklicherweise unverletzt. Als Beweis dafür, daß der Apparat tatsächlich mit den Rädern nach oben zu Boden kam, muß gelten, daß, wenn er so brüsk in normaler Lage gelandet wäre, das Fahrgestell unmöglich intakt hätte bleiben können; es erscheint daher ausgeschlossen, daß er sich erst nach der Landung überschlagen hätte. Aus Photographien, die an Ort und Stelle aufgenommen wurden, ist ersichtlich, daß der dem Boden zunächstliegende Zylinder, nachdem er eine 50 *cm* lange Furche in die Erde gegraben hatte, bis zur Hälfte im Boden stak. Der Landungswinkel muß demnach ziemlich klein gewesen sein.

Professor Abbé Ferdinand Zahn vom Seminar Bosserville-Nancy knüpfte nun an diesen Vorfall einige Betrachtungen, die wir nachstehend wiedergeben:

»Die Verkehrtflugproduktionen Pégouds haben in bezug auf ihren praktischen Wert für die Sicherheit im Aëroplan geteilte Meinungen erweckt. Vielfach wurde die Ansicht vertreten, es wäre viel besser, anzustreben, daß der Apparat überhaupt nicht umkippen könne, was theoretisch dadurch verhindert werden kann, daß die Stabilisierungsflächen auch einen negativen Neigungswinkel einnehmen, wodurch sich dann ein Drehmoment ergibt, das die Flugmaschine um ihren Schwerpunkt wieder in die normale Lage bringt. Dieses Prinzip hat zuerst Sommer praktisch verwertet, der im Salon 1912 ein Stabilisierungssystem ausstellte, dessen sonst fixer Teil durch einen besonderen Handgriff beweglich gemacht werden konnte, so daß die Stabilisierungsflächen auch einen negativen Neigungswinkel einnahmen. Konstruktiv wurde diese Idee indessen nicht durchgeführt, da die Werkstätten Sommers inzwischen ihren Betrieb eingestellt haben.

»Leutnant Morel hat sich gleich nach seinem Erlebnisse dahin geäußert, daß in Zukunft durch entsprechende Änderungen an den Apparaten das Leben vieler Piloten geschont werden könne. Kann man es für einen Fortschritt nach dieser Richtung hin betrachten, daß einzelne Konstrukteure seither die fixen Flächen am Schwanz des Apparates weggelassen haben? Ein Aëroplan darf niemals umkippen, behaupten die Brüder Moreau, und es gibt viele, die ihre Ansicht teilen, indem sie jede Schwankung des Apparates automatisch zu korrigieren versuchen. Auch das französische Kriegsministerium steht auf diesem Standpunkte, denn es hat kürzlich hundert Stabilisatoren nach dem System Doutre angekauft.

»Aber auch die Zahl jener ist groß, die, von der Überzeugung ausgehend, daß auch das beste Stabilisierungssystem eines Tages versagen könne, es vorziehen, Apparate zu konstruieren, die sich in der Luft nach jeder Richtung hin überschlagen, von einem geschickten Piloten aber immer wieder in ihre normale Lage zurückgebracht werden können. Diese Apparate haben zweifellos den Vorteil, daß sie sehr beweglich sind und daher, gewissermaßen vorbeugend, die gefährlichen Variationen in der Neigung korrigieren können. Sollte dies nicht gelingen, so kann noch immer ein Manöver nach dem Muster Pégouds die Situation retten. Bei dem unbeabsichtigten Verkehrtfluge des Leutnants Morel hätte ein wirklich wirksamer automatischer Stabilisator das Umkippen des Apparates verhindert. Eine ganz frei bewegliche Schwanzfläche hätte ihn vielleicht wieder in die normale Lage gebracht. Zieht man indessen die zahlreichen Unfälle in Betracht, die durch Bruch des Steuers, des Chassis, Losreißen des Equilibrators bei Sturzflügen entstehen, so muß man sich fragen, ob die Steuerungsorgane genügend widerstandsfähig sein werden, oder der Pilot über so viel Kraft verfügen werde, sie bei einem steilen Abfluge zu handhaben. Eine vollständige Umdrehung durch Ableiten auf einer der Tragflächen mit Rückkehr in die normale Lage oder ein S-förmiger Flug in der Längsrichtung des Apparates liefert vielleicht die einzige mögliche Lösung.«

Es ist leicht möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß schon vor Leutnant Morel dieser oder jener Pilot das unfreiwillige Erlebnis eines Verkehrtfluges mitgemacht hat. Derartige Vorkommnisse könnten aber nur als Phasen von Abstürzen betrachtet werden, die — da über ihren Verlauf nichts bekannt geworden ist — keine Zeugen hatten und überdies einen katastrophalen Ausgang genommen haben. Leutnant Morel gilt demnach als Erster, der einen beglaubigten Verkehrtflug erlebt hat.

Die Erfahrung zeigt übrigens, daß es auch im Verlaufe absichtlich herbeigeführter Schleifen-

flüge Momente gibt, denen selbst geschickte Piloten nicht gewachsen sind. Am 9. Februar ereignete sich auf dem Flugplatze von Garden City auf Long Island bei New York ein aufregender Vorfall. Der Flieger Charles Niles wollte aus einer Höhe von 1000 *m* einen Schleifenflug ausführen. In dem Augenblicke, als der Apparat vertikal aufgerichtet war, versagte die Gasolinzufuhr und das seiner Kraft beraubte Fahrzeug sauste etwa 300 *m* herab, überschlug sich dann und setzte den Sturz fort. Eine Katastrophe schien unvermeidlich. Da, kaum 60 *m* vom Erdboden entfernt, gelang es den krampfhaften Bemühungen des Piloten, den Apparat mit den Rädern nach oben in eine horizontale Lage zu bringen, der Motor setzte wieder ein und nachdem Niles trotz seiner unbequemen Situation wieder die erforderliche Höhe gewonnen hatte, brachte er seinen Eindecker in die normale Lage zurück und landete schließlich glatt.

Weniger glücklich als der Amerikaner war der französische Meisterflieger Legagneux, der am 6. Juli gelegentlich der Vorführung von Kunstflügen in die Loire abstürzte und ein Opfer seines gefährlichen Berufes wurde.

Diese Beispiele zeigen, daß auch geübte Purzelbaumflieger nicht immer Herren der Situation sind und man in den Schleifenflügen noch lange nicht das vielgerühmte Allheilmittel gegen aviatische Unfälle erblicken darf.

TOD EINES AVIATIKERS.

Drei unserer Fliegeroffiziere haben auf dem russisch-galizischen Kriegsschauplatz den Heldentod gefunden. Es sind: der Generalstabshauptmann Oskar Rosmanu, der k. u. k. Feldpilot Oberleutnant Josef Fiassig und sein Beobachtungsoffizier Leutnant Wolf.

Wie schon in unserer letzten Nummer kurz gemeldet wurde, hat als erster unserer aviatischen Beobachtungsoffiziere einer Tüchtiger aus der Schar der Tüchtigster, am 29. August auf dem galizisch-russischen Schischtfeld in der treuen Ausübung seines gefahrvollen Dienstes sein Leben eingebüßt. Dieser Offizier ist Generalstabshauptmann Oskar Rosman, der dem Operationsbureau angehörte.

Oskar Rosman wurde 1880 als dritter Sohn des Hauptmannes a. D., jetzigen Oberhauraits i. P. Robert Rosman und der gleichfalls noch lebenden Frau Berta Rosman, zu Amstetten geboren. Er bewies von Jugend auf außergewöhnliche Talente. Nach vorzüglicher Absolvierung des Gymnasiums trat Oskar in die Theresianische Militärakademie in Wiener-Neustadt ein und wurde als Erster in der Infanteriereihetlung seines Jahrganges mit vorzüglichen Erfolge 1901 zu den Kaiserjägern nach Innsbruck als Leutnant ausgemustert. Als einer der Besten in der Kriegsschule wurde er 1906 dem Generalstab in Innsbruck, später in Siebenhärgen zugeteilt und 1910 zum Hauptmann im Generalstab befördert. Er wurde in das Operationsbureau berufen und hatte schon in den letzten Jahren der Luftschiffahrt großes Interesse und viel Verständnis entgegengebracht. Am 1. Mai d. J. hatte er die Aufstellung und Leitung des Beobachterkurses an der Luftschifferabteilung in Wien zur Heranbildung von Offizieren im Fliegerabzeichenerwerb übernommen. Oskar Rosman hatte gleich zu Anfang des Anfschwunges der Aviatik ihren militärischen Wert erkannt und auch sofort ein ganzes System aufgehaut, nach dem die Aviatik in das Gefüge der modernen Kampfweise einzuschalten ist. Sein Ziel, die Militäraviatik zum verläßlichen Auge des Feldherrn zu machen, welches ihm sicheren Anschluß über das Tun und Lassen des Feindes geben soll, verfolgte er unablässig. Beiläufig sei erwähnt, daß Rosman auch ein glühender Verehrer von Naturschönheit und — was damit zusammenhängt — ein Matador in Skitouren war.

Mitte August ging Hauptmann Rosman zur Armee ins Feld. Daß er sich da sogleich als Beobachter im Flugzeug außerordentlich tapfer und erfolgreich betätigte, beweist eine bald darauf verfügte Auszeichnung; er sollte nämlich für seine hervorragenden Leistungen als Flieger im Aufklärungsdienste vor dem Feinde das Militär-Verdienstkreuz mit der Kriegsdekoration erhalten, und zwar im besonderen für einen Flug, worüber ein Brief Rosmaus — der letzte, den er geschrieben hat — sehr lehendig berichtet:

». . . . Ich hielt's nämlich, nachdem ich schon viele Flüge auf weite Distanzen hatte machen lassen, für notwendig, einmal auch selbst einen Flug über die Köpfe der Russen zu unternehmen, weil ich der Ansicht bin, daß, wer von anderen verlangt, daß sie täglich den Kopf in den Rachen des Löwen legen, wenigstens einmal die Bereitwilligkeit zeigt, es auch zu tun. Ich setzte es durch, daß man mich ziehen ließ! Nun, ich flog! Gut ausgerüstet mit Pistole und Mundvorrat und Schiafsack für den Fall, daß ich irgendwo niedergehen mußte, wo ich nicht beabsichtigt hätte. Schön war's, herrlichen Wetter; ich voller Freude und Zuversicht! Da, wo ca. 80 *km* weit weg von meinen Freunden, fand ich sie endlich — die Russen! Wie die Ameisen krochen sie unten, wohl mehr als mehrere tausend! Mehrmals sah ich, daß sie Salven abgaben; in dicken Schwaden sah ich den Rauch aufsteigen, trotz der großen Höhe. Aber wir lachten nur und winkten ihnen zu, da wir uns in unserer Höhe, 1200 *m*, sicher fühlten vor den in solcher Höhe schon recht matten Kugeln; zwei Drittel Kugeln sahen wir durchrutschen durch die Tragflächen; es muß ein Höllenspektakel gewesen sein da unten; ich glaube, die ganze Gesellschaft muß sich den Spaß gemacht haben, auf uns heraufzuschießen, sonst wären bei einem so schweren Ziel nicht so viele Treffer gewesen. Aber noch immer lachten wir und ich schaute ruhig mit meinem Gucker hinunter. Da . . . krach! eine Kugel im Benzinbehälter, gerade unter meinem Sitze! Die untere Wand durchschlug sie, an der oberen Wand machte sie nur mehr eine Delle und ich spürte sie am Oberschenkel gerade wie einen Nasenstüber. Nicht viel ärger! Aber was sag war . . . nun rann das Benzin in einem reinenden Strahl hinunter, ein dünner Faden, mit dem die Hoffnung ging, heimwärts zu gelangen! Brr! Also schnurstracks: Kehrt euch liuea recta heimwärts! Wirds noch halten bis hin? Kritische Situation — und gerade da fug's an, gemein zu beuteln, so daß ich schon fürchtete, daß mein Pilot verwundet sei und den Apparat nicht mehr beherrsche. Ich drehe mich um und sah ein ruhiges Gesicht aus der Fliegerhaube herausgucken und lachte ihm zu und dachte, wie schon so oft zwischen Lawinen auf plattigen Hängen, wenn die Fluger nicht mehr greifen konnten, in Albanien, wenn schon alles nicht mehr stimmen wollte — ich dachte: Na, irgendwie wird sich die Situation schon lösen. In einer Stunde werd' ich's wissen . . . wozu mir jetzt schon den Kopf zerbrechen? Nur jetzt die Richtung halten in dem gräulichen, einförmigen Terrain, nur jetzt nicht verirren! . . . Dort, weit hinein erscheint auch schon in nebelhafter Ferne der Ort, wo ein paar eigene Trappen sein sollten . . . dorthin, aber wird's Benzin halten? da noch immer fünfzehn Kilometer von dort: hiem, hiem, schsch! . . . Motor aus! Hinunter im Gleitflug, noch über ein Dorf weg und jenseits auf ziemlich geneigtem holprigen Sturzacker steht der Vogel, der vorher noch so brummte, still und stumm und wir zwei drin, allein auf russischem Bodeu! Herans mit den Pistolen! Wie wird die Bevölkerung sein, die nun auch schon in hellen Scharen aus dem Dorfe herbeiströmte. Die Offizierskappe versteckt! Den herühmten Sturzhelm am Kopfe, Lederwerk über die Bluse, ging ich den Leuten degagiert entgegen, bestimmte zwei mit ein paar böhmischen Brocken, die ich von meinem früheren Diener gelernt hatte, als Wächter für den Apparat, unterstürzte das Ganze durch meine

Ballonführerlegitimation, die auch russisch ausgestellt war, knrz, die Leute parierten, brachten mir dann einen Wagen, mit dem ich und meiu Pilot, wie wenu das so seiu müßte, unseren Truppen zu, über eine Stunde fuhr, ein Bröckerl Österreich zu weiten Russeuland! Von dort sofort ein Zug Husaren, dann so zwanzig Infanteristen auf Wagen hinaus zum Apparat, wo der brave Mann für den verweintlichen Russen oder Franzosen noch Wache hielt; ein Faß Benziu und ein Spengler waren auch dabei, der das Loch geschwind verstopfte. Benziu wird nachgefüllt, und trotz bösigter Luft zieht der Vogel wieder heimwärts zu meinen Leuten! Die Kugel habe ich mir herausnehmen lassen ans dem Benzinreservoir, wo sie stecken geblieben war, und trage sie als Uhranhängsel . . . «

Es ist tragisch, daß gerade, als die Auszeichnuug für diesen kühnen Flug erfolgen sollte, Oskar Ronman bei einer neuen Probe seines Mutes und seiner Tüchtigkeit dahingerafft wurde!

Feldpilot Flassig ist, wie erinuerlich voriges Jahr bei einem Flugnnglück mit knapper Not dem Tode entgangen, dem sein Gefährte Hauptmann Deodat Audrich erlag. Die leiden Aufstiege am 17. Mai in der Herzegowina ab, und während Andrich einen Schädelbruch erlitt, kam Flassig mit unbedeutenden Verletzungen glücklich davon. Besonders bekannt machte sich Flassig durch ein vorzügliches Fachbuch, das er geschrieben; es heißt »Flieger-kurs«, ist voriges Jahr im Verlag der Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm. R. v. Waldheim, J. Eberle & Co. erschienen und ist als »Leitfaden für Militär- und Zivilflieger« geschätzt. Wenige Tage erst vor seinem Tod ist Josef Flassig zum Oberleutnant befördert worden. Er war verlobt.

VON UNSEREN FLIEGERN.

Unsere Flieger fahren fort, sich durch kühne und erfolgreiche Erkundungsfahrten auszuzeichnen. Sie haben den prasselnden Kugeln zum Trotz, mit denen sie überschüttet zu werden pflegen, den Leitern der Operationen schon unzählige wichtige Details über feindliche Stellungen gebracht. In der »Arbeiter-Zeitung« teilt Hugo Schulz Erlebnisse der Oberleutnants Johann Mandl und Max Macher vom Feldjägerregiment Nr. 4 mit, die sich unter den kürzlich Ausgezeichneten befinden. Ein Erkundungsflug über die Weichsel, den beide gemeinsam ausführten, gestaltete sich zu einem Spießrutenlaufen in den Lüften. Sie wurden wiederholt von Infanterie und Artillerie beschossen, das hinderte aber insbesondere den Oberleutnant Macher nicht, kaltblütig zu beobachten, wichtige photographische Aufnahmen zu machen, die sehr wertvolles Erkundungsmaterial boten, und noch so ganz nebenher auf den Gegner elf Bomben hinabzulassen, die ihm großen Schaden zufügten. Oberleutnant Macher war tags vorher mit einem Apparat abgestürzt, ohne Schaden zu nehmen, ein zweiter Apparat, auf dem er flog, wurde vom Feinde herabgeschossen, konnte sich aber doch noch im Gleitflug so lange behaupteu, bis er sicher auf österreichischem Boden laudete. Erst der dritte Flug, den Macher mit Mandl gemeinsam ausführte, gelang. Oberleutnant Mandl ist seither leider infolge einer hrtsken Landuug schwer verunglückt; man hofft aber, ihu am Lehen zu erhalteu. Ebenso schneidige als fruchtbare Erkundungsflüge unter schwierigsten Verhältnissen haben ausgeführt die Oberleutnants Eduard Fritsch vom Feldkanonenregiment Nr. 12, Heinrich Kostrba Cavallar vom Grahensprung vom Infanterieregiment Nr. 73, der Meldnguu von ausschlaggebeuder Bedeutung und dazu auf seinem Apparat ein Paar Schrapnellsprengstücke mitbrachte, dann Rudolf Holeka vom Infanterieregiment Nr. 10 und Kamillo Pertini vom Infanterieregiment Nr. 9.

Aus zwei Briefeu, die ein Reservekadett au seine Eltern gerichtet hat, seien hier einige unsere wackeren Flieger betreffenden Stellen wiedergegebeu.

In dem einen Feldpostbriefe, der vom 14. Augnst datiert ist, heißt es:

»... Ich hin hier mit meinem Zng als Feldwache und znr Bewachuug des Flugplatzes. Heute oder morgeu werden sich hier große Ereigusse abspielen. Unsere Vogelleute vollbringeu täglich geradezu märcheuhaft schneidige Sachen. Vor einer halben Stunde sind zwei Fliegeroffiziere 100 km über die Grenze geflogen.«

Und ein Brief vom 27. Augnst ersählt:

»... Den letzteu Brief habe ich Euch am 14. vom Flugfeld gesandt. Die Fliegeroffiziere, mit denen ich mich angefreundet habe, sind damals gut zurückgekommen, mit durchschossenen Propellern und durchlöcherten Tragflächen, aber sonst heil und gesnud. Sie sind alle nette, herrliche Menschen. Die haben wohl den schwersten Dienst. Ich fabriziere ihnen alle Abend etliche Bomben, für die sie mir sehr dankbar sind und die sie mit Begeisterung und viel Geschick den Russen auf die Schädel werfen. Und das täglich! Unsere Flugapparate sind wie die Fleckerlteppiche geflickt von lauter Treffern, die ihnen aber weiter nicht geschadet haben, und auf denen sie trotzdem wacker weiterfliegen, so lange, bis sie »dem russischen Generalstabschef in die Tarockkarten spucken«, wie sie sagen. Gestern waren alle Apparate gesammelt, Notlandungen in Rußland zu unternehmen. Unsere Flieger wurden von der Bevölkerung umarmt, geküßt und nach Möglichkeit bewirtet. Alle haben »den Brief vom Kaiser« haben wollen, nämlich eine Proklamation unseres Armeekommandanten an die Polen, die die Flieger massenweise herunterwerfen. — Drinnen im heiligen Rußland sind wir, weit drinuen. Gestern kam ein Armeebefehl, daß unsere Armee einen entscheidendeu Sieg errnngeu hat. Gott sei Dank! . . .«

Kürzlich wurde wieder vier Fliegeroffizieren unserer Armee wegen tapferen Verhaltens vor dem Feinde die Allerhöchste belobende Anerkennung ausgesprochen. Es sind dies die Oberleutnants Richard Baumgartner und Friedrich Roseuthal und die Leutnants Adalbert Feszl und Adolf Pieler.

VON DEUTSCHEN FLIEGERN.

1. September.

Die deutschen Militärflieger haben sich nun schon wiederholt in verschiedenen Aufgaben während des Krieges bewährt. Die Mission des Fliegers kann eine dreifache sein. Erstens — und das ist das Wichtigste — kann es sich um die Erkundung handeln, zweiteus um die Verbreitung von Flugschriften, welche die Bevölkerung im Feindesland über die wahre Lage aufklären sollen, endlich auch um das Abwerfen von Bomben, die allerdings bei der heutigen geringen Tragkraft der Flugzeuge nicht sehr groß, also auch nicht sonderlich wirkungsvoll sein können.

Alle drei Zwecke scheint ein deutscher Flieger ausgestrebt zu haben, der am 30. August über Paris erschien. Eine über Rom gekommene Depesche der »Agence Havas« sagt darüber, daß sie in einer Höhe von 2000 m über Paris fliegeudes deutsches Flugzeug ungefähr um 1 Uhr 30 Miuuten nachmittags eine Bombe abgeworfen hat, die in der Straße Retecolettes in der Nähe des Militärspitals Saint Martin niederfiel. Zwei Frauen wurden schwer verwundet. Vom Flugapparat wurde auch eine Fahne mit den deutschen Farben hinabgeworfen mit dem Brief eines Leutnants, in dem es heißt, die deutsche Armee steht vor den Toren von Paris. Der Brief schließt mit den Worten: »Es bleibt euch nichts anderes übrig, als euch zu ergeben.«

Auch tags darauf soll ein deutscher Flieger über Paris erschienen sein.

Ein im Westeu tätiger Flieger schrieb Ende August folgendes über die Erledigung einer interessanten Erkundungsaufgabe. Diese bestand darin, von der Garnison über eine französische Festung nach Frankreich hinein zu fliegeu, von dort westlich der Maas das Gelände nach französischen Verteidigungslinien abzusuchen und zurück zu kommen. »Die Länge der Strecke beträgt etwa 300 km. Zur Vorbereitung wurden die Karteu der ganzen Linie

bis in das Kleinste studiert, was bis gegen Mitternacht dauerte. Am nächsten Morgen mit dem ersten Hahnenschrei rollte unsere Gotha-Taube über den Startplatz. Zunächst ging es in westlicher Richtung. In einer halben Stunde war ich bis auf 1200 m gestiegen und kurz vor der Stadt angelangt. Von hier ging es der französischen Grenze zu und plötzlich machte mich mein Beobachter, Oberleutnant A., auf kleine schwarze Rauchwölkchen vor uns aufmerksam. Ich wußte nun sofort, daß wir von feindlicher Artillerie beschossen wurden, und stieg deshalb auf 2000 m; trotzdem wollte das Feuer nicht aufhören. Da die Schüsse aber nicht mehr unserer Flugbahn folgten, sondern fast immer in derselben Höhe krepierten, so sahen wir uns um und bemerkten, daß uns drei feindliche Flugzeuge verfolgten, aber bald außschwanden. Später hörten wir, daß zwei feindliche Flugzeuge von unserer Artillerie heruntergeschossen waren. Einem Flugzeugführer waren vom Geschoß beide Hände weggerissen worden. Mit einem dreifachen Hurra flogen wir nun über die Grenze bis vor einen aus dem Kriege 1870—71 bekannten Schlachtort, wo wir bis dahin wieder ohne Hindernis gekommen waren. Hier bemerkten wir von Süden her lange Truppenreihen auf Nordosten zu marschieren. Wir umkreisten einmal den Ort und wollten nun die Mass abfliegen. Von uns an wurden wir fast andauernd beschossen.

»Ich sah u. zw. wie ein Bataillon Infanterie auf einer Straße haltmachte, die Gewehre abnahm und sich anschickte, auf uns zu schießen. Stumm, gleichgültig und ruhig saß ich auf meiner Taube und war gespannt, was nun kommen würde. Plötzlich bemerkte ich ein leichtes Zittern im ganzen Apparat; das war alles. Wie ich später sah, hatte die eine Tragfläche vier Löcher, die von Infanteriegeschossen herrührten, abbekommen. Aber ohne den Kurs zu ändern, ging es weiter. Von V. drehten wir wieder östlich zu. Was wir sonst gesehen haben, muß verschwiegen werden. Nach 2½stündigem Fluge bestimmten wir glatt und fuhren nun im Automobil zum Armeeoberkommando, um dort unsere Meldung mündlich zu überbringen. Zum Schluß sagte uns der Höchstkommandierende von unserer Armee, daß die Meldung ohne Zweifel von sehr großer Bedeutung sei, reichte uns beiden die Hand und bedankte sich. So gibt es nun jeden Tag wunderbare Aufträge zu erledigen. Sonst hat alles noch tadellos geklappt, und ich hoffe dies für den ganzen Feldzug.«

Ein anderer Feldzivatiker machte dem »Berl. Lokalanz.« Mitteilungen über seine Tätigkeit während der Einnahme von Lättich: »Ich habe zwei Erkundungsflüge über den Feind ausgeführt. Beide von etwa je zwei Stunden Dauer. Sie führten von unserem Flughafen über Lättich, untar uns funktieu die schweren Belagerungsgeschütze ordentlich in die Forts hinein. Ob wir selbst beschossen wurden, weiß ich nicht. Einer unserer Flugzeugführer wurde in den ersten Tagen unseres Hierseins bei der Landung nach unserm Plats von eigenen Truppen beschossen. Er hatte, Gott sei Dank, nur zwei Treffer hinten in der D-Schwanzfläche. Wenn man die ganze Lage sieht, und sieht, wie unsere Leute ausgerüstet sind und sich schlagen, dann kann man nur sagen: »Lieb Vaterland magst ruhig sein!« Das hört man hier auch den ganzen Tag von durchziehenden Trappen singen. Jeder will mit aller Gewalt an den Feind. Die Verwundeten können es gar nicht erwarten, bis sie wieder losgelassen werdan. Alle haben eine kolossala Wut auf den Feind. Die Sache muß einfach klappen.«

Ein Kämpfar vor Lättich berichtet in einem Brief der »Kölnischen Zeitung«: »Am 17. August konnten wir dicht über unseren Köpfen den Kampf eines französischen Doppeldeckers mit einer deutschen Rumplertaube beobachten. Als der Franzose in Sicht kam, schossen wir auf ihn, konnten ihn aber nicht treffen. Er war indes noch keine hundert Meter weit gekommen, als eine deutsche Rumplertaube auf ihn stieß. Der Franzose versuchte über sie zu kommen, erhielt aber von der Taube einen tadellosen Treffer, so daß er im Gleitflug niedergehen mußte. Die ihn führenden französischen Offiziera haben sich selbst erschossen.«

Genauere Mitteilungen über das Vorgehen der Luftflotte werden aus begreiflichen Gründen nicht zugelassen. Auch wurde in Deutschland amtlich verlautbart: »Es ist bekannt, daß feindliche Flieger in Luftfahrzeugen innerhalb der deutschen Grenzen gesehen worden sind. Die Bevölkerung kann beruhigt sein, daß unsere eigenen Luftfahrzeuge in derselben energischen Art ihre Pflicht tun werden. Es ist aber dringend geboten, in gleicher Weise wie über alle Truppenbewegungen, so auch über unsere Luftflotte strengsten Stillschweigen zu beobachten. Aus diesem Grunde verlautet auch in der Öffentlichkeit nichts über die Tätigkeit unserer Zeppeline und Flugzeuge.«

—

8. September.

Am 1. September schwebte wieder, wie an den zwei vorangegangenen Tagen, ein deutsches Flugzeug über Paris. Es erschien um 1/4 6 Uhr nachmittags und flog so niedrig, daß man das Geräusch des Motors hörte. Die Menge beobachtete den Apparat und hielt ihn zuerst für einen französischen, bis der Flieger eine Bombe warf, die aber keinen Schaden anrichtete. Auch ein Sack mit einer deutschen Fahne wurde herntergeworfen, der einen Brief enthielt mit der Ankündigung des Sieges bei St. Quentin. Daranfbin bemächtigte sich der Menge ein lebhafter Schrecken. Es wurde auf den Aëroplan geschossen, aber vergebens. Die Pariser Zeitungen verschwiegen auf Wunsch der Regierung den Zwischenfall.

Schon vom 30. August an waran des Nachts die Laternen in Paris zum Teil gelöscht, um den Aëroplanen kein Ziel zu gewähren.

Am Abend des 2. September erschian am 6 Uhr abermals ein deutscher Flieger über Paris. Er warf Bombeu nieder, die verschiedenen Sachschaden anrichteten. Als vom Eiffelturm heftiges Mitrailleusenfeuer gegen ihn eröffnet wurde, entfernte der Flieger sich schnell. Der »Matin« schrieb: »Wieder war ein deutscher Flieger über der Stadt. Ein deutscher Leutnant, der französischem Erfindergeist seine Flügel verdankt, hat sich gesagt: »Jetzt mache ich einen großen Coup. Ich nehme einige Bomben mit und erschrecke die Pariser.« Er flog über die Boulevards in 1500 m Höhe. Zwei englische Soldaten, die aus einer Wirtschaft traten, schossen nach dem Flieger; die Zuschauer riefau: »Es lebe England!« Auch einige Offiziere, die auf der Terrasse de la Paix standen, schossen mit Revolvern nach dem deutschen Flieger. Paris, das den ersten der wunderbaren Vögel geschaffen, fürchtet sich nicht vor dem künstlichen deutschen Vogel.«

Durch die Bombenwürfe sollen in Paris mehrere Personen getötet worden sein. Angeblich ist eine »Tanbe« am 2. Septamber abends beim Pariser Lyonbahnhof als Opfer der von Panzerzügen veranstalteten Treibjagd gefallen.

Unterm 4. September wurde über Genf gemeldet: Die Militärbehörden haben im ganzen Umkreis von Paris Wachtposten zur Bewachung des Horisouts installiert; dieselben sind in der Lage, beim Herannahen von deutschen Fliegern sofort das Flugfeld des Schanzlagers zu benachrichtigen. Anßerdem ist ein Wachtdienst auf allen hohen Bauten mit Schätsenstationen eingerichtet. In Issy-les-Moulinanx wurden Militärfliegerposten angfestellt, um sofort feindliche Flugzeuge verfolgen zu können.

Das Blatt »Echo de Paris« teilte mit, daß sahlreicha Automobile mit Fliegern Paris verlassen haben, um sich auf deu Kriegaschauplatz zu begeben. Alle Flieger seien entschlossen, den Deutschen die Beleidigung heimzuzahlen, die deutsche Flieger der französischen Hauptstadt angetan.

Bis jetzt ist von dem »Heimzahlen« nichts zu sehen gewesen. Dafür sind unerdenesen die Besuche deutscher Flieger über Paris und Umgebung recht häufig geworden!

Deutsche Blätter veröffentlichten anfangs Septamber die packende Schilderung eines deutschen Fliegers, der aus dem Felde an seinen Vater folgendes schreibt: »Lieber Vater! — Ich liege hier in einem schönen belgischen Schlosse, das von seinem Besitzer verlassen ist, und wo die Fasanen zu Hnudertan herumlaufen. Als ich Dir den letzten Brief schrieb, ahnte ich noch nicht, daß ich in den letzten Tagen so viel erleben sollte und nur durch

ein Wunder mit dem Leben davonkommen würde. Ich flog am 22. August morgens bei nebligem Wetter mit Leutnant J., einem vortrefflichen Flieger, nach Sedan und stellte den Vormarsch feindlicher Truppen nach Norden fest. In der Gegend Bertrix kamen wir in schwere Regenwolken und mußten auf 100 *m* heruntergehen. In diesem Augenblick hörten wir auch schon das Aufschlagen feindlicher Artilleriegeschosse gegen die Maschine und schien unter uns eine ganze französische Division in Bereitstellung. J. erhielt eine Kugel in den Leib. Der Motor blieb stehen und die Maschine sank steil herunter, mitten auf die feindlichen Truppen zu, die ein rasendes Feuer auf uns abgaben.

»In 800 *m* bäumte sich die Maschine auf, ich drehte mich um und sah J. mit einem Schuß mitten durch die Stirn tot daliegen. Nun ergriff ich über die Lehne des Sitzes das Steuer, und es gelang mir, so das braven Doppeldecker wieder in Gleitflug zu bringen. Der Wald jenseits der Franzosen war mein Ziel. Die Minuten, in denen ich in 200 *m* Höhe über dem Feinde dahinglitt, warden so Ewigkeiten. Ein Hagel von Geschossen sauste mir dauernd um die Ohren. Plötzlich fühlte ich einen heftigen Schlag gegen die Stirn. das Blut lief über beide Augen. Aber der Wille siegte. Ich hielt bei Bewußtsein und dachte nur daran, die Maschine über dem Feind fort und glatt herunterzubringen. Da warf ein Windstoß die Maschine herum, und da mein toter Kamerad auf dem Seitensteuer lag, konnte ich nicht anders, als mitten im Feinde zu landen. Dabei überschlug sich die Maschine, die an einen Zaun anrannte. Ich flog in hohem Bogen hinaus.

»Von allen Seiten liefen die Rothosen auf mich zu, immer noch schießend. Ich sog die Pistole und streckte noch drei zu Boden, dann fühlte ich ein Bajonett auf der Brust. Dann kam ein höherer Offizier und rief: Laßt ihn leben, er ist ein tapferer Soldat! Ich wurde zum kommandierenden General des 17. französischen Korps gebracht, der mich ausfragte. Natürlich ohne Erfolg. Dann sagte er mir, ich würde als Gefangener nach Paris gebracht werden, wo schon vier Fliegeroffiziere wären. Da ich jedoch durch den starken Blutverlust sehr schwach war, blieb ich zunächst an Ort und Stelle. Zwei Ärzte zogen das Geschoß, dessen Wucht durch den Stirnheim gebrochen war, aus meiner Stirn, die nicht durchschlagen war. Ich wurde verbunden und erhielt Rotwein. Überhaupt benahmen sich die Offiziere sehr nett und achtungsvoll zu mir. In meinem Kopfe lehte aber nur ein Gedanke, der, aus der Gefangenschaft zu entfliehen.

»Der Donner der deutschen Geschütze kam immer näher, Gewehrfeuer klang dazwischen, und nach zwei Stunden platzten die ersten deutschen Granaten in unserer Nähe. Da eilten die Franzosen an ihre Pferde. Ich benutzte den unbewachten Augenblick und kroch unter einen Busch. Dort blieb ich liegen, bis der französische Rücken hinter mir war. Dann schleppte ich mich nach Bertrix, wo ich im Hospital freundliche Aufnahme für die Nacht fand. Am nächsten Morgen brachte mich ein deutsches Auto zu meiner Abteilung zurück.«

Unterm 7 September trifft eine Meldung ein, daß ein deutscher Flieger soeben nach St. Petersburg gekommen sei. Er erreichte, so heißt es, die Stadt ohne Zwischenfall. Ein Offizier des Fliegerkorps warf vom Aëroplan aus in die Straßen Petersburgs deutsche Zeitungen und Flugzettel, worin die tatsächlichen Siege Deutschlands auf beiden Kriegsschauplätzen mitgeteilt werden. Als der Aëroplan über einer Kaserne erschienen war, wurde er von einem Maschinengewehr beschossen. Dem Flieger gelang es, ganz unbeschädigt nach Deutschland zurückzukehren.

17. September.

Der erste jener deutschen Flieger, die Ende August über Paris auftauchten, ist nach einer holländischen Meldung der Unteroffizier Werner gewesen. Dieser Pilot erzählte sehr interessante Einzelheiten über einen Kampf in den Lüften, den er zu bestehen hatte:

»Ich hatte den Auftrag bekommen, die Stellungen der englisch-französischen Truppen nach der englischen Niederlage bei Mons festzustellen. Ein Offizier ging als Beobachter mit. Wir flogen zuerst in südlicher Richtung die Hauptstraße nach Paris entlang, die durch einen prächtigen Wald führt, in dem etwa 40.000 Einwohner aus dieser Gegend Zuflucht gesucht haben. Bei einem etwa einstündigen Fluge stellten wir fest, daß die Engländer sich zurückgezogen; wir sahen noch etwa hundert verlassene Autos, nicht allzu entfernt von der Stelle, wo die französische Artillerie gemeinsam mit der englischen Infanterie eine neue Stellung einnahm. Der Beobachtungsoffizier machte eine Skizze und wir kehrten um.

»In diesem Augenblick erblickte ich etwa 300 *m* über mir einen Bristol-Doppeldecker, der uns verfolgte. Wir befanden uns etwa in 1600 *m* Höhe. Da mein Eindecker eine geringere Schnelligkeit hatte als der Bristol, holte er uns bald ein. Vergebens machte ich jetzt den Versuch, über den Feind zu kommen; es gelang mir nicht. Im Gegenteil, der Bristol hielt sich immer genau über uns. Mein Gott, wann wird die Bombe, die wir jeden Augenblick erwarteten, auf uns einschlagen? Der Doppeldecker ließ sich weiter und weiter herab und war kaum noch 150 *m* über uns. Wir hatten das Gefühl, das ein Vogel haben muß, wenn der Falke über ihm schwebt. Wir glaubten, daß der Feind näher herankäme, um ein sicheres Ziel für eine Bombe zu haben. Wir zogen unsere Repetierpistolen und begannen zu schießen. Es war uns insowichen glücklicherweise klar geworden, daß der Engländer keine Bomben besaß oder daß er sie nicht vorn aus dem Aëroplan werfen konnte, da Motor und Propeller vorn angebracht waren.

»Es war ein entsetzlich aufregender Moment. Der Zweidecker war noch weiter gesunken und jetzt begann das Gefecht auf beiden Seiten. Maschinengewehre des Doppeldeckers eröffneten ihr Feuer, als wir in gleicher Höhe in etwa 150 *m* Abstand flogen. Offenbar hatten sie nur Pistolen und wagten nicht näher zu kommen, aus Angst, daß wir unserseits mit Bomben werfen könnten. Minute auf Minute verlief. Es schienen uns Stunden. Ich hatte das Gefühl, daß meine Muskeln ermüdeten und glaubte jeden Augenblick, mein Ende sei gekommen. Das dauerte eine halbe Stunde. Dann stieß mich mein Beobachter an die Schulter und zeigte mir, etwa 300 *m* höher, einen kleinen französischen Blériot, der in rasender Fahrt heranssauste, um dem Bristol-Doppeldecker beizustehen. In Kreisen fuhr er um uns herum und die Kugeln pfiffen uns um die Ohren. Aber da hörten wir plötzlich durch das Knattern des Motors Kanonenschüsse. Wir waren über den deutschen Truppen angelangt, die den Bristol und Blériot beschossen.

»Ein Rätsel ist mir, was aus all den berühmten französischen Fliegern geworden ist. Ich habe auf meinen Erkundungsflügen seit Beginn des Krieges nur sechs Feinde in der Luft gesehen, von denen zwei Engländer waren.«

Über Antwerpen und Umgebung streifen häufig deutsche Flieger. Eines der Flugzeuge soll kürzlich mit zwei verwundeten Insassen bei Sottighem gelandet und die beiden verletzten Offiziere sollen nach Antwerpen gebracht worden sein.

Die Flüge über Paris sind auch wie vor häufig. Die Abwehr durch die Artillerie und eigene Flieger scheint nicht gut zu funktionieren.

Am 9. September abends überflogen zwei französische Fliegeroffiziere den Wald von Vincennes, als plötzlich heftiger Wind einsetzte. Die von den Fliegern mitgeführten Bomben stürzten auf die Erde, ohne jedoch zu explodieren und gleich darauf stürzten auch die Flugzeuge ab. Ihr Fall wurde zwar durch die Bäume gemildert, doch wurden beide Flieger bei dem Niedergang schwer verletzt, so daß an ihrem Aufkommen gezweifelt wird.

An gleichen Tage warf ein deutscher Flieger auf einer »Taube«, an der Gegend von Brienne-Chateau kommend, in ungefähr 2000 *m* Höhe über Troyes in der Champagne mehrere Bomben nieder, von denen eine am Bahnhofskai explodierte und schweren Gebäudeschaden anrichtete sowie einen Kürassier schwer verletzte. Der deutsche Flieger, der sich dann in nordwestlicher Richtung entfernte, wurde durch einen französischen Doppeldecker längere Zeit verfolgt. Der Bevölkerung bemächtigte sich eine derartige Panik, daß einige Leute, als am gleichen Tage ein fran-

zösisches Flugzeug über Troyes in ungefähr 1200 *m* Höhe erschien, auf ihren fliegenden Landsmann schossen, ohne ihn zu treffen. Am 10. September flog wieder ein deutsches Flugzeug über Versailles. Sofort wurde ein heftiges Geschützfeuer gegen dasselbe eröffnet und französische Flieger machten darauf Jagd, aber ohne Erfolg.

Am 16. September kreuzten gar drei deutsche Flieger nachmittags über Paris. Sie wurden von Maschinengewehren mit Schnellfeuer begrüßt, aber sie scheinen keines Schaden gelitten zu haben. Mehrere Personen wurden durch Bomben lebensgefährlich verletzt. Einige sind von Kugeln, die den Fliegern galten, verwundet und getötet worden.

Die deutschen Flieger bilden gegenwärtig vielleicht das einzige Attraktionsobjekt für die Schaulust der Pariser. Mit Spannung verfolgt das Publikum durch Ferngläser ihre Bewegungen.

---

1. Oktober.

Die Tätigkeit der deutschen Flieger auf dem westlichen Kriegsschauplatz imponiert den Franzosen nicht wenig. Eine Pariser Nachricht in einem dänischen Blatte hebt die Erfolge der Flieger sehr hervor, es heißt da: »Am 15. September überflog eine von Nordost kommende »Tanbe« Versailles; der Führer entdeckte augenscheinlich die dortigen Verteidigungsmaßnahmen gegen ein Luftbombardement, wendete um und entkam trotz heftiger Verfolgung mehrerer französischen Flieger. Die deutschen Flugzeuge leisteten überhaupt vortreffliche Arbeit. Sobald französische Truppen irgendwo Aufstellung genommen haben, erhalten sie durch deutsche Flieger Besuch, die sich die Stellung der feindlichen Truppen merken. Sobald die Flieger zu den deutschen Linien zurückgekehrt sind, pflegt sich die Flugrichtung der Granaten zu verändern. Diese Beobachtung kann man auch jeder neuen Rekognoszierung deutscher Flugmaschinen machen.« Das Pariser Blatt »Liberté« berichtet, daß unter den durch Paris transportierten, aus den Kämpfen an der Marne stammenden Gefangenen sich auch zwei in Chantilly wegen Motordefekt niedergegangene und gefangengenommene deutsche Flieger befanden, die seinerzeit Paris überflogen und bombardiert haben. Ein Verwunderer ist das Lob weil über die deutschen Flieger, von denen er berichtet, daß sie der deutschen Artillerie kosthare Dienste geleistet haben. Die Flieger hatten während der unaufhörlichen Veränderungen in den französischen Stellungen durch Rauchbomben, die sie auf die sich bewegenden Franzosenmassen fallen ließen, ihrer Artillerie die Ziele praktisch markiert.

Dem Lob der deutschen Fliegerei steht ausgesprochener Tadel der französischen gegenüber. Die öffentliche Meinung in Frankreich stellt sich etwa diese Fragen: »Warum haben wir in Frankreich diesem Krieg nicht gleich zu Beginn eine erdrückende Überlegenheit auf dem Gebiete der Aviatik bewiesen? Warum haben die französischen Aëroplane nicht das Überfluten Belgiens durch die deutsche Armee in deutlicher Weise signalisiert? Warum hat der französische Generalissimus auch diesmal den Aufklärungsdienst nur den Ulanen überlassen, genau wie vor 44 Jahren? Warum sind es gerade deutsche Flieger, die unserer Hauptstadt die Insulte des Bombenwerfens antun? Warum haben nicht französische Luftakrobaten ihre Visitkarte soeben in Köln und Frankfurt, hierauf in Berlin selbst abgegeben?«

Das italienische Blatt »Secolo« veröffentlicht am 29. September eine aus Paris datierte Unterredung des in Bordeaux weilenden Korrespondenten des »Journal« mit einem bekannten französischen Flieger, der erklärte, man habe in Frankreich die bedeutende Aufgabe, die den Aëroplanen im jetzigen Kriege zufalle, nicht voll zu erfassen gewußt. Die Deutschen dagegen hätten die Franzosen im Aufzug wirklich überrascht, weil sie in aller Stille die Luftflotte herrlich organisiert hatten. »Die Flieger waren zahlreicher, als wir annehmen konnten und hatten gute Apparate zur Verfügung. So konnten die Deutschen vom Aufzug an einen großartigen Aufklärungsdienst organisieren. Sie beobachteten zur Nachtzeit die Stellungen unserer Truppen un' beim Morgengrauen war dann die Wirkung ihrer schweren Artillerie eine verheerende und furchtbare. Was uns anlangt, haben wir dann trotz der Verspätung einen bewundernswürdigen Fliegerdienst eingeleitet, der uns in der Schlacht an der Marne ganz wesentliche Vorteile sicherte.«

Der bekannte englische phantastische Schriftsteller Wells erklärt im »Daily Chroniclee, daß im gegenwärtigen Krieg aller Voraussicht nach nur die Luftflotte entscheiden werde; und da ergebe sich die traurige Tatsache, daß ganz zweifellos Deutschland Beherrscher des Luftmeeres ist. Was seine Flieger leisten, sei das Großartigste in den größten Kämpfen, den die Welt je gesehen. Alles, was die französischen und englischen Flieger dagegen täten, sei Kinderspiel. Die Franzosen seien nur auf Schaustücke dressiert und würden auch im allgemeinen von dem französischen Volke nur als Akrobaten der Luft behandelt, während sie in England geradezu als Narren betrachtet würden. Keiner sehe in ihneu das, was sie sind: die größten Helden unserer Zeit. Sie sind die Aristokraten unserer Armeen! Er schlage daher vor, um die Leistungen der Flieger aufs höchste anzuspornen, daß jeder Flieger, dem es gelinge, außerordentliche, die Aufklärungen der Kavallerie übertreffende Meldungen zu bringen oder ein feindliches Flugzeug herunterzuholen oder einen »Zeppelin« herunterzuschießen, in den erblichen Ritterstand zu erheben sei, anderdem müsse der Familie jedes Fliegers oder Begleitoffiziers eine Lebensrente von mindestens 10.000 Pfund Sterling gegeben werden. Überdies müßten die Staatspensionen das Doppelte dessen betragen, was die Helden zur See oder zu Lande erhalten.

Die deutschen Flieger machen oft recht abenteuerliche Dinge mit; ihr Mut und ihre Entschlossenheit in allen Lagen sind zu bewundern. Der Sohn eines Altenburger Ingenieurs berichtet ein hübsches Husarenstückchen eines Fliegers: »Die große Schlacht bei Metz ist glücklich verlaufen, die Massen haben tapfer gekämpft. Leider ist einer unserer besten Fliegeroffiziere nicht zurückgekehrt. Er hat seine Pflicht glänzend gelöst. Auf dem Rückzug jedoch haben den Leutnant feindliche Kugeln in 800 *m* Höhe getötet. Sein Begleiter, ein Oberleutnant, übernahm die Steuerung, mußte jedoch auf feindlichem Boden landen, wo feindliche Offizierspatrouillen auf ihn schossen. Unser Oberleutnant sah einen feindlichen Offizier vom Pferd, nahm die Mütze des Gefallenen, schwang sich auf's Roß und ist so durch die feindliche Schützenlinie zu uns zurückgekehrt.«

Ein junger Fliegeroffizier war mit einem Automobil in Begleitung seines Chauffeurs abgeschickt worden, um einen geeigneten Landungsplatz weiter vorn zu erwitteln. Er fand diesen am Rande eines Waldes und war gerade eifrig beschäftigt, ihn durch weiße Bäuder zu markieren, als plötzlich an dem Wald drei Zuaven herausstraten. Sofort schoß er auf diese und brüllte sie gleichzeitig mit Donnerstimme mit den Worten: »Weg mit den Waffen, Hände hoch!« auf Französisch an. Die Waffen der Zuaven rasselten zur Erde nieder und die Gesellschaft ergab sich. Kaum war aber diese Gefahr beseitigt, so zeigte sich auf dem Wege, den der Flieger zurück mußte, eine Staubwolke, in der er seiner Überraschung eine Kolonne französischer Kavallerie feststellte. Kurz entschlossen steckte er die drei Zuaven in sein Auto; zwei wurden hinten festgebunden, danehen nahm der Chauffeur Platz, dem eine Zuavenmütze aufgesetzlt wurde, der dritte wurde vorn neben dem Führeitz festgebunden. Dann kurbelte der Offizier den Wagen an und fuhr dreist in einem Höllentempo an der ganzen Kavallerieko1onne vorbei. Diese hielten natürlich mit Rücksicht auf die im Kraftwagen befindlichen Zuaven das Fahrzeug für ein französisches Automobil und machten ihm unter freundlichen Zurufeu Platz. Gänzlich unbeschädigt langte der kühne Offizier bei den Seinigen wieder an und lieferte seine drei Gefangenen ab.

Noch eine bemerkenswerte Flugepisode: Es war kurz nach der Schlacht bei X... in Nordfrankreich. Die Mannschaften des Roten Kreuzes waren eifrig mit der Bergung der Verwundeten und der Toten auf dem rauchenden Schlachtfelde beschäftigt. Da trafen sie einen tödlich verwundeten jungen deutschen Offizier an, der ein-

dringlich um den Beistand eines katholischen Priesters bat, da er den sicheren Tod erwartete. Man beeilte sich also, einen katholischen Priester aufzusuchen. Allein es war im Augenblicke keiner in der Nähe. Dennoch wollte man nichts unversucht lassen, um den Wunsch des sterbenden Offiziers zu erfüllen. Da hörte der Oberst von dem Vorfalle. Der ließ schleunigst einen Flieger kommen. Diesen schickte er zu der nächsten, etwa zwei Stunden entfernten Stadt mit dem Auftrage, einen katholischen Priester von dort auf das Schlachtfeld zu holen. Nach einiger Zeit kommt der Flieger wohlbehalten mit einem Priester im Aëroplan zurück. Der Priester trifft noch rechtzeitig ein, spendet dem sterbenden Offizier die durch die Läfte getragenen Sterbesakramente und verweilt bei dem Sterbenden, Trost spendend, bis zum letzten Augenblicke. Dann führte der Flieger den Priester durch die Lüfte an seine Seelsorgestation zurück.

DIE LUFTSCHIFFE ÜBER BELGIEN.

2. September.

Daß der Zeppelin-Ballon »Z. VI.« bei der Eroberung von Lüttich tätig war, indem er in der Nacht vom 6. auf den 7. August Bomben abwarf, die Brände verursachten, das ist genugsam bekannt. Doch herrschen sehr verschiedene Ansichten und Mitteilungen darüber, wie das Luftschiff dabei vorgegangen sei. So reiht sich zum Beispiel an die schon wiedergegebenen Versionen die in der »Grazer Tagespost« enthaltene Schilderung eines Österreichers, der damals mit anderen Leidensgenossen in Lüttich festgebannt war. Von ihm und seinen Gefährten wurde der im Morgengrauen auftauchende »Zeppelin« als heißersehnter Retter begrüßt.

»Er erschien den Bedauernswerten wie ein Retter vom Himmel. Alles jubelte und weinte, die Männer und Kinder fielen in die Knie, weinend und betend rief alles: »Zeppelin, Zeppelin, Hilfe!« Während alle die Bewegungen des Ballons mit fieberhafter Aufregung verfolgten, sah man von der hinteren Gondel einen leichten Rauch herabstreichen. Es war eine Bombe, die aber versagt hatte. Der »Zeppelin« war in der Höhe von etwa 600 m. Plötzlich senkte sich seine Spitze und er kam auf etwa 300 m herab. Zugleich warf er hintereinander zwei Bomben aus, die unter donnerähnlichem Getöse in der Stadt explodierten. Nun begann in der ganzen Stadt und von den Forts eine wütende Beschießung des Ballons. In den Donner der Kanonen mischte sich das Geknatter unzähliger Gewehrschüsse. Wer nur eine Flinte besaß, schoß auf den gefährlichen Feind in den Lüften. Auf der Straße, auf den Dächern, überall standen die Schützen die in ohnmächtiger Wut auf das edle Luftschiff losfeuerten. Auch die Soldaten, die zur Bewachung der Flüchtlinge aufgestellt waren, hatten ihren Posten verlassen, um auf den Bahnhofvorplatz zu eilen und mitzuschießen. Vorher hatten sie den Gefangenen unter den furchtbarsten Drohungen eingeschärft, keinen Fluchtversuch zu unternehmen. Der »Zeppelin« beschrieb noch mehrere Schleifen um die Stadt und warf noch weitere zehn Bomben, die alle furchtbare Wirkung taten. Um den Flug des Ballons, von dem die Armen alles Heil erhofften, weiter verfolgen zu können, eilten die deutschen Gefangenen auf den Bahnhofvorplatz. Er war leer. Nur aus den Seitengassen und von den Häusern schoß man noch wie verrückt nach dem »Zeppelin«. Plötzlich spreugaus einer Gasse ein Totenkopfhusar im vollen Galopp auf den Platz.«

In Berichten von Nichtluftschiffern, wie auch gewiß in dem vorliegenden, sind die geschätzten Höhen meist ganz unzuverlässig und entweder viel zu hoch oder viel zu niedrig gegriffen. Es ist anzunehmen, daß hier der zweite Fall vorliegt, denn es ist recht unwahrscheinlich, daß ein großes Luftschiff wie der »Z. VI.« bis auf 300 m Höhe herabgehen wird, also in eine Region, wo er sehr leicht von Projektilen aller Art getroffen werden kann. Tatsächlich wird in Deutschland auch folgende amtliche Meldung veröffentlicht:

»Unrichtige Preßnotizen über die Beteiligung eines Luftschiffes an dem Kampf um Lüttich haben — wie uns zahlreichen Zuschriften hervorgeht — vielfach die irrige Ansicht aufkommen lassen, das Luftschiff habe, um wirksam den Angriff zu unterstützen, bis auf 600 m und darunter herabgehen müssen. Bei derartig geringen Höhen würde das Luftschiff — ganz abgesehen von dem großen Ziel, das es hierbei dem Gegner böte — Gefahr laufen, durch die Sprengwirkung seiner eigenen Geschosse beschädigt zu werden. Ein solcher Fehler ist deshalb auch selbstredend nicht gemacht worden. Alle auf dieser irrigen Nachricht beruhenden Vorschläge von Erfindern sind daher gegenstandslos.«

Damit ist die Fabel von dem unheqreiflichen Herabgehen des »Z. VI.« auf 300 m Höhe wohl erledigt.

In der Nacht vom 23. auf den 24. August erschien ein Zeppelinballon — vermutlich der »Z. VI.« — zum erstenmal über Antwerpen. Durch abgeworfene Bomben wurde die Gasanstalt zerstört und auch sonst an mehreren Stellen Schaden angerichtet. Das Luftschiff hat seither seinen Besuch öfters wiederholt. Es wirkt dabei nicht bloß durch seine Bomben, sondern verbreitet in Belgien, Frankreich sowie auch in England lebhafte Angst vor seinem Erscheinen.

Als Beweis, welchen Umfang die Furcht vor den deutschen Luftschiffen in London annimmt, dient eine Nachricht, die über Holland kommt. Eine dort ansässige Kaufmann hatte anfangs September telegraphisch für eine über England nach der Heimat zurückreisende Familie Zimmer im Londoner Carlton-Hotel bestellt. Darauf erhielt er von der Hoteldirektion folgende Antwort: »Mit Rücksicht darauf, daß für unsere Monumentbauten in London durch die deutschen Luftschiffe eine angeheure Gefahr besteht, waren wir genötigt, unser Hotel zu schließen. Wir konnten daher Ihre Bestellung nicht annehmen und haben sie einem anderen Hotel überwiesen.«

Ein italienischer Korrespondent, der Ende August noch in Paris war, schilderte auch die gewaltige Angst vor den Zeppelinluftschiffen, die sich Hunderte wegen Gerüchte über große Kämpfe im Norden und Osten geht er abends durch die menschenleeren, nuheimlich aumtenden Straßen. »Von Zeit zu Zeit marschieren oder reiten Patrouillen. Auf einmal bleibe ich erschreckt stehen und blicke zum Himmel empor. Gewaltige Lichtgarben von Scheinwerfern bewegen sich am finsteren Nachthimmel. Sie steigen vom Eiffelturm, von den Forts und von allen jenen Pariser Pallästen empor, die jetzt von Militärbehörden besetzt sind. Sie bilden eine ungeheure Aureole, die um Paris schweht und die mitunter den ganzen Horizont in eine fenrige Glut tauchen. Durch diese unheimliche Beleuchtung will man rechtzeitig die unheimlichen Zeppelinschiffe entdecken, vor deren nächtlichem Bombardement ganz Paris bangt. Ich sah Leute, die angstvoll zum Himmel starrten und die schon das Sausen der verheerenden Zeppeline zu hören vermeinten.«

Noch mehr als das Luftschiff selbst und seine Bomben wirkt dessen hange Erwartung!

In Stuttgart, wo Graf Zeppelin vor kurzem weilte, äußerte er auf einige Anfragen, über die Fahrten seiner Luftschiffe werde aus guten Gründen nicht viel gemeldet, die Luftschiffe seien aber alle Tage unterwegs und schon tief nach Frankreich vorgedrungen. Das bei Lüttich beteiligte Luftschiff sei stark beschossen worden und dennoch heil zurückgekehrt. Auf die Frage, ob auch nach London geflogen werde, meinte der Graf lachend: »Kommt alles noch! Nur Geduld! Nur abwarten!«

30. September.

Antwerpen hat in der letzten Zeit noch häufig Besuche eines Zeppelin-Ballons bekommen. Das Luftschiff ward wieder vieder Bomben ab.

Am 25. September machte ein Zeppelin-Luftschiff eine größere Kreuzfahrt durch die ganze Provinz Westflanderu; es wurde über Ostende, Kortryk, Sotteghem, Ronsse, Minove und Gerraerdsbergen geschen.

In der Nacht vom 26. zum 27. September kam wieder ein Luftschiff über Ostende. Es flog über Alost und Gent, warf fünf Bomben ab und wandte sich um

$^1/_2$2 Uhr nachts gegen Thouront in der Richtung auf Courtray, um schließlich den Kurs gegen Osten zu nehmen.

Aus Rotterdam wird unterm 28. Septemher berichtet: Ein Zeppelin-Luftschiff warf eine Bombe auf den belgischen Dampfer »Leopold II«, der aus Ostende in Folkestone eintraf. Das Schiff blieb ohne Schaden.

Auch im Osten scheinen die Luftschiffe nicht untätig zu sein. Am 26. Septemher tauchte, so wird gemeldet, ein Zeppelin-Luftschiff über Warschau auf und warf zwei Bomben ab.

8. Oktober.

Über den belgischen Städten, die noch belgisch sind, kreuzen fleißig deutsche Luftschiffe und verbreiten mächtigen Schrecken.

Unterm 1. Oktober wurden über einen Luftschiffbesuch in Ostende folgende Einzelheiten berichtet: »Es war $^9/_{11}$ Uhr nachts, und ganz Ostende lag schon lange in tiefer Finsternis, als ein telephonischer Anruf aus Thouront den Stadtkommandanten von Ostende, Oberster Wielemans, davon verständigte, daß ein Zeppelin, von Ondenarde kommend, Thouront in der Richtung auf Ostende passiert habe. Schon einige Minuten später konnte man das furchtbare Surren der Maschinen eines Zeppelins hoch über den Dächern des schlafenden Ostende hören. Der Zeppelin mußte mit dem Lichte seiner zweiflügeligen Scheinwerfer den Strand ab, dann nimmt er Richtung nach dem Bois de Boulogne und dem Strandbahnhofe und hald darauf zerreißen vier furchtbare Detonationen die Stille der Nacht. Die Bürgergarde von Gent, die am Bahnhofe steht, gibt wohl ein paar Gewehrschüsse auf das Luftschiff ab, aber mit Windeseile entschwindet das Luftschiff in der Nacht. Der Knall der Detonationen hat natürlich ganz Ostende aus dem Schlafe geweckt und zehn Minuten später eilt alles nach dem Strandbahnhofe. Aber wenn auch der sternübersäte Himmel von weiterher Klarheit ist, ist es unmöglich, den Schaden zu erkennen, den die Bomben angerichtet haben. Erst der Morgen gibt Aufschluß über seine Größe. Die erste Bombe ist in eine Lichtung des Bois de Boulogne, gegenüber der Villa des belgischen Konsuls von mehr als 10 m Umfang und wenigstens 5 m Tiefe gerissen. Überall sind Staub und Erdklumpen zu sehen. Die zweite Bombe ist auf einem kleinen Platz zwischen Bahnhof und Strand niedergegangen. Im Umkreise von 5 m ist das Erdreich von ihr zerwühlt. Eine dritte Bombe ist auf dem Straßenpflaster explodiert. Obwohl sie sich nur 2 Meter tief in den Boden gewühlt hat, hat sie doch eine furchtbare Detonation verursacht. Auf hundert Meter im Umkreise sind alle Fensterscheiben in Trümmer gegangen. Auch in einigen Eisenbahnwagen sind die Fensterscheiben gesprungen und eine steinerne Säule ist 1000 m vom Bahnhofe fortgeschleudert worden. Den größten Schaden aber hat die vierte Bombe angerichtet. Sie ist in dem Bureau eines Fischexporteurs namens Willems explodiert und das phantastische Zerstörungswerk, das sie dort angerichtet hat, gibt einen Begriff von ihrer Kraft. Sie hat das Dach durchschlagen und fortgeschleudert und ist dann auf einen schweren, ungewöhnlich starken Geldschrank niedergegangen. Von diesem Geldschranke waren nur ein paar Stücke in allen vier Ecken des Zimmers zu sehen, die übrigen hatten an etwa zwanzig Stellen der Mauer tiefe Spuren zurückgelassen. Durch die Gewalt des Luftdruckes war auch die Stiege des Hauses gesprungen und ein kleiner Eisenkasten, der in dem Geldschranke gelegen, hatte sich tief in die hölzerne Diele eingebohrt.« — Gegen die Zeppeline wurden Maschinengewehre aufgestellt. Eine weitere Folge der Zeppelin-Angriffe war, daß mehr als 200 Bewohner von Ostende nach Antwerpen flüchteten. Sie sind vom Regen in die Traufe gekommen.

Antwerpen ist ja natürlich auch der Zielpunkt von Kreuzfahrten der Luftschiffe. Unterm 3. Oktober wird über einen der gefürchteten Zeppelinbesuche von belgischer Seite gemeldet: »Das Luftschiff traf nachts um $^1/_4$6 Uhr ein, während die Kanonen der belgischen Forts das Feuer der deutschen Artillerie erwiderten. Der Zeppelin wurde von belgischer Scheinwerfera beleuchtet und konnte von mehreren Punkten der Stadt sehr gut beobachtet werden. Er passierte Randt und wurde dann vom Fort in Wyueghem sehr heftig beschossen. Das Luftschiff warf inzwischen Bomben in der Nähe des Forts Brechem.«

Aus Brüssel wird, gleichfalls unterm 3. Oktober, gemeldet, daß die Deutschen dort neue Luftschiffhallen errichten und die bestehende Halle auf dem Etterbeeckplatz verlängern.

Wie man unter gleichem Datum über Genf erfährt, hat unter dem Eindruck der Luftschiffstationen in Belgien die Zeppelinfurcht in London noch zugenommen. Alle Türme der Kathedralen werden heimlich mit verschiedenen Kanonen armiert und die Anzahl der Scheinwerfer verdreifacht. Ein zur Instruktion der Londoner Militärbehörden aus Antwerpen verschickter belgischer Militärluftschiffer erklärte, es bestehe wenig Hoffnung, ein eventuelles Bombardement Londons durch Zeppeline wirksam zu verhindern. Gegen Zeppeline gehe es kein sicheres Abwehrmittel.

Der stark eingeschüchterte belgische Luftschiffer führte aus: Der Effekt der Bombenwürfe in Antwerpen zeuge von ungeheurer Durchschlagskraft. Und was soll man gegen so ein Bombardement tun? Als am 27. September der Zeppelin sich durch Scheinwerfer entdeckt sah, stieg er auf 1500 m Höhe, wo man ihn aus dem Gesicht verlor. Außerdem müßte man das gegen das Luftschiff eröffnete Bombardement einstellen, weil die nutzlos gegen den Ballon geschleuderten Geschosse wieder auf die Stadt niederfielen und mehr Schaden anrichteten als der Zeppelin selbst gestiftet hatte, ja mehrere Einwohner tötelen. Die Beschießung eines Zeppelins erscheine ganz aussichtslos trotz aller Scheinwerfer und Spezialkanonen. Ebenso nutzlos sei aber auch die Verfolgung eines Zeppelins durch Aëroplane. Man denke doch an die Schwierigkeiten eines nächtlichen Fluges unter so gefährlichen Umständen; man denke auch an die Schwierigkeiten, einen Zeppelin bei Nacht rasch zu entdecken, während der Flieger durch das Lichtermeer der unten liegenden Stadt und durch die Reflektoren geblendet werde und obendrein, wie in Antwerpen, in steter Gefahr sei, in das Feuer der auf den Zeppelin schießenden Kanonen und Gewehre zu geraten. Weiters sei an herkömmlichen, daß jeder Zeppelin dreißig Mann Besatzung hat und vier überaus starke Maschinengewehre in der Vordergondel, in der Hintergondel sowie oben auf dem Ballon selbst besitzt. Beim Kreuzfeuer dieser Mitrailleusen bestehe schlechterdings keinerlei Möglichkeit für den Flieger, sich einem Zeppelin zu nähern. Es wäre nutzloser Heroismus belgischer Aviatiker(?). Auch ein Zeppelinangriff auf London erscheine durchaus möglich. Man wisse in Antwerpen, daß zu diesem Zweck bereits eine Anzahl Zeppeline in Belgien bereit stehe. — Ob die Entschädigungen für die Untätigkeit der belgischen Flieger ausreichen?

10. Oktober.

Antwerpen ist gefallen — —! Noch zum Schluß der Belagerung wirkten Luftschiffe mit; natürlich nicht durch ihre dinghafte Wirknng entscheidend, doch beständig als moralischer Druck den Donner der furchtbaren Geschütze unterstützend, ein vollendender Zog in dem grandios-erschütternden Drama des Untergangs der gläuzenden Stadt.

RUSSLANDS LUFTFLOTTE.

Die Luftschiffahrt war in Rußland lange Zeit ein vernachlässigtes Kapitel in der Ausgestaltung der Wehrmacht. Seit einigen Jahren ist ihr jedoch größere Aufmerksamkeit geschenkt worden, und es ist eine Luftflotte zu stande gekommen, die zwar keine sehr bedeutenden Leistungen zu verzeichnen hat, aber immerhin etwas vorstellt. Namentlich muß die Armee reich an Flugzeugen sein, während die Stärke der Luftschiffe, wie schon anläßgat in einem Artikel über die feindlichen Luftflotten angeführt wurde*), nicht hervorragend ist. Den

*) In der Nr 13 vom 1. September 1914 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.

letzten einigermaßen verläßlichen Aufstellungen zufolge müßte Rußland dreizehn Lenkballone und 360 Flugzeuge besitzen, doch dürfte diese Zahl als eine Gesamtsumme anzunehmen sein, wovon nubrauchbar gewordene Apparate abzustreichen sind.

Für eine große Entwicklung der Luftfahrt war in Rußland vor allem nicht das Geld vorhanden. Das Interesse, das manche Versuche hervorriefen, vermochte die Leute nicht zu bewegen, Geld zum Ansbau der Aëronautik herzugeben. Auch an entsprechenden Organisationen fehlte es, und Wettbewerbe kamen nur unter Schwierigkeiten zu stande. Ein bezeichnendes Symptom war es, daß der im Jahre 1913 von einem hohen Aristokraten gestiftete Romanow-Preis für einen in 48 Stunden ausführbaren Überlandflug Petersburg—Moskau—Petersburg nicht zur Zuerkennung gelangte. An dem Bewerb beteiligten sich nur einige wenige Flieger, denen es gelungen war, Aëroplane zu erhalten. Von den zwei Militärfliegern, die teilnahmen, führte der eine, A. Wassiljew, den Flug tatsächlich aus, jedoch nicht in der vorgeschriebenen Zeit. Bei besserer Organisation wäre ihm der Preis sicher geworden. So versäumte er jedoch kostbare Zeit, weil die Nachsendung der zu einer Reparatur erforderlichen Ersatzteile nicht funktionierte, und überschritt dadurch die festgesetzte Flugzeit schließlich um nugefähr drei Stunden.

Eine bessere Weiterentwicklung der Flugsache in Rußland stand eben jetzt in Aussicht, weil die russische Industrie begann, sich für den Bau von Flugmotoren zu interessieren. Ja in gewisser Hinsicht hat sich Rußland, wie die »Luftflotte« feststellt, bereits vom Anland freigemacht. Die Gnôme-Motoren werden nicht mehr aus Frankreich bezogen, sondern in Moskau in einer neu gegründeten Gnôme-Motorenfabrik gebaut. Ferner hat man in der Fabrik »Motor« in Riga mit der Herstellung gleicher Motoren unter der Benennung »Kaleps« begonnen. Mit dem Motor werden zunächst alle Teile, die die Armee für ihre Aëroplane brancht, innerhalb der Grenzen Rußlands verfertigt. Allerdings stellen die russischen Fabriken meist nicht eigene Konstruktionen her, sondern arbeiten nach französischen Mustern. Dies ist besonders zutage getreten bei einem Wettbewerb, den die Militärverwaltung kürzlich für Flugzeuge veranstaltete. Nur zwei Apparate der russisch-baltischen Fabrik nach dem System Igur Sikorsky erfüllten alle Bedingungen und erhielten auch den 1. und 2. Preis. Die Apparate der Moskauer Firmen Dux und Dybowsky kamen mit den Erprobungen nicht zu Ende und andere Firmen begannen sie nicht einmal. So kam es, daß der 3. und 4. Preis den französischen Eindeckern Deperdussin und Morane-Saulnier zuerkannt wurden.

Für die Versorgung der russischen Armee mit Flugzeugen sind die wichtigsten Fabriken: Moller-Dux in Moskau, Anatra ebendort, ferner Schtschenin, Lebedjew und die russisch-baltische Waggonfabrik, alle drei in St. Petersburg. Die Fabrik Meller-Dux hat im Juli vorigen Jahres ihren hundertsten Apparat geliefert. Die genannte Waggonfabrik hat dadurch besondere Bedeutung erlangt, daß in ihr auch die Riesenflugzeuge des Ingenieurs Igor Sikorsky hergestellt wurden. Die Russen blicken auf die Werke dieses entschieden talentvollen Konstrukteurs mit vielem Stolz. Zuerst baute er den »Russky Witjaze« und dann einen verbesserten Aëroplan desselben Typs, »Ilja Muromese. Ersterer ist ein Doppeldecker mit dem anschnlichen Gewicht von 4000 *kg* und einer Spannweite von nicht weniger als 27 *m*. Er besitzt eine bequeme Kabine für zwölf Passagiere. Trotz seiner riesigen Abmessungen ist der Apparat einfach und bequem zu dirigieren. Geradezu erstannlich ist es jedoch, wie gut das Riesenflugzeug das Gleichgewicht erhält. Die Passagiere und die Besatzung können sich frei bewegen in den verschiedensten Richtungen. Nichts stört den Apparat. »Ilja Muromes hat Ende 1913 seine Probefahrten beendet. Seine Abmessungen sind noch etwas größer. Auf dem vorderen Teile ist die Armierung untergebracht. Von der Verwendung dieses Riesenfahrzeuges für Kriegszwecke versprechen sich die Russen außerordentlichen Nutzeu. Ganz offen reden sie von ihm als dem Überwinder der Zeppeline und sehen deren Ende bereits nahe. Freilich wird nichts so heiß gegessen wie gekocht, und bekanntlich haben unsere Soldaten einem der weniger hinter vorhandenen russischen Riesenflugzeuge bereits den Garaus gemacht.

Die russische Marineverwaltnng hat vor nicht langer Zeit zehn Sikorsky-Apparate in Auftrag gegeben; diese Anzahl dürfte ihr aber gegenwärtig noch nicht zu Gebote stehen, denn die Herstellung der riesigen Flugzeuge geht gewiß nicht schnell vor sich. Von der Zehnerserie ist Ende April 1914 die erste Einheit zur Ablieferung gekommen.

Der mit neuen Motoren, nämlich einem 115 H. P. Argus- und zwei 100 H. P. Salmson-Maschinen, versehene »Ilja Muromjes« schuf am 5. April d. J. in St. Petersburg einen Weltrekord, indem er mit neun Mann 1650 *m* Höhe erreichte. Bald daranf wurde er zur Marine-Fliegerstation Liban abgesandt. Die Riesenflugzeuge sollen mit Stationen für drahtlose Telegraphie mit einer Reichweite bis zu 600 Werst ausgerüstet sein. Von der Waggonfabrik abgesehen, welche die Sikorsky-Apparate baut, soll die Firma Lehedjew ein Riesenflugzeug mit drei 250 P. H. Motoren nach eigenen Plänen im Bau haben.

Als die besten Flieger, die Rußland zurzeit besitzt, dürften wohl zu nennen sein: A. Gaber-Wlynsky, A. Agafonow, F. Kolbschin, G. Alexnowitsch und W. Alexnow. Von ihnen hat G. Alexnowitsch den russischen Höhenrekord mit 8400 *m* geschaffen. Er flog hierbei einen Doppeldecker des russischen Systems J. Sikorsky.

Vor nicht langer Zeit ist eine Neuorganisation des militärischen Luftfahrtwesens in Rußland erfolgt. Nach dem Frankfurter »Flugsport« verfügt Rußland in Europa einschließlich Kankasus über folgende Kräfte:

a) Fünf Feld-Luftschifferkompagnien, und zwar: das Lehrbataillon der Offiziers-Luftschifferschule in Petersburg (zwei Kompagnien), die Luftschifferkompagnie Nr. 2 in Brest-Litowsk, Nr. 3 in Lida und Nr. 4 in Bendtschew. In der Herausgegangen ist die Kompagnie Nr. 2 aus dem Luftschifferbataillon Brest-Litowsk, welches aufgelöst worden ist, die Kompagnie Nr. 3 aus der bisherigen Kompagnie Nr. 3 in Lida und die Kompagnie Nr. 4 aus der bisherigen Kompagnie Nr. 10 in Berditschew;

b) sechs Festungs-Luftschifferkompagnien: in Brest-Litowsk, Grodno, Kowno, Nowogeorgiewsk und Kars, und eine Festungs-Luftschifferabteilung in Sweaborg. Und zwar ist entstanden:

Die Kompagnie Brest-Litowsk aus der 2. Kompagnie (Sweaborg), die Kompagnie Kowno aus der 4. Luftschifferkompagnie (Kowno), die Kompagnie Grodno aus der 5. Luftschifferkompagnie Grodno, die Kompagnie Osowjes aus der 6. Luftschifferkompagnie (Osowjes), die Kompagnie Nowogeorgiewsk aus der 11. Luftschifferkompagnie (Nowogeorgiewsk), die Kompagnie Kars aus der 1. kaukasischen Luftschifferkompagnie (Kars);

c) sechs Fliegerkompagnien, und zwar Nr. 1 in Petersburg, Nr. 2 in Warschau, Nr. 3 in Kiew, Nr. 4 in Moskau, Nr. 5 in Lida, Nr. 6 in Odessa. Außerdem befindet sich bei jeder Festungs-Luftschifferkompagnie eine Fliegerabteilung. Nach einer Zeitungsmeldung steht auch in Sebastopol eine Festungs-Fliegerabteilung.

Im Asiatischen Rußland (Sibirien) besteht nur noch eine sibirische Feld-Luftschifferkompagnie und eine Festungs-Luftschifferkompagnie in Wladiwostok. Sie sind in der Hauptsache hervorgegangen aus dem sibirischen Luftschifferbataillon und der 4. sibirischen Luftschifferkompagnie (Tschita), welche beide aufgelöst und ebenso wie die frühere Kompagnie Sweaborg zur Verstärkung des Offizierstandes europäischer Formationen verwendet worden sind.

Demnach hat Rußland also seine sämtlichen bisher bestehenden Feld-Luftschifferkompagnien bis auf drei europäische (das Lehrbataillon nicht eingerechnet) und eine sibirische Kompagnie aufgelöst, beziehungsweise zu Festungs-Luftschifferformationen umgewandelt, woraus hervorzugehen scheint, daß es seine Luftschiffflotte kaum erheblich zu vermehren beabsichtigte, einen besonderen

Nachdruck aber jedenfalls auf die weitere starke Ausgestaltung seiner Fliegertruppen zu legen vor hatte.

Auf die letztere Aufgabe, das private Interesse hinzulenken, die Heeresverwaltung in ihren diesbezüglichen Bestrebungen zu unterstützen und alle Einzelorganisationen auf dieses gemeinsame Ziel hin methodisch zu führen, war nicht zuletzt Zweck und Inhalt der Beratungen des III. allrussischen Luftschifferkongresses, der am 21. April 1914 durch den Großfürsten Alexander Michallowitsch in Petersburg feierlich eröffnet wurde.

Auf diesem Kongreß wurde namentlich immer wieder auf zwei wunde Punkte hingewiesen: erstens den Mangel an einer Reserve an privaten Fliegern, die im Mobilmachungsfalle zur Verstärkung, zur Aushilfe und für Ausfälle herangezogen werden könnten, und zweitens das Fehlen von zahlreichen Flugstationen im Lande, demzufolge die russischen Flieger in der Hauptsache auf die Flugplatzausbildung beschränkt waren und sich nicht genügend in Fern- und Orientierungsflügen üben konnten. Die 100 Mann starke Fliegerreserve wurde für ungenügend erachtet.

Mit der Einrichtung der ersten und einzigen größeren privaten Fliegerstation hatte sich zwar die Abteilung für Luftschiffahrt der »Gesellschaft zur Förderung von Handel und Industrie« in Narwa ein vom Kriegsminister besonders anerkanntes Verdienst erworben und dem Beispiele Narwas wollten einige andere Städte folgen, doch da die Einrichtungen der Stationen durch private Tätigkeit langsam vor sich gehen, beschloß das Kriegsministerium, auf folgende Art ein Netz provisorischer Stationen zu schaffen. Durch Verfügung der Befehlshaber der Militärbezirke sollte unter Mitwirkung erfahrener Fliegeroffiziere in denjenigen Garnisonen, welche geeignete Plätze, etwa Exerzier- oder Schießplätze, aufweisen, eine für Abflug und Landung geeignete Stelle ausgesucht und zweckentsprechend eingerichtet werden. Jede Station sollte auch mit angeblendeten Leuten und mit Vorräten versehen werden. Man rechnete darauf, mit der Zeit ein Netz von Stationen zu erhalten, die nirgends mehr als 200 Werst voneinander entfernt wären. Der Krieg hat diesen Plan natürlich völlig durchkreuzt.

Es sei schließlich noch bemerkt, daß die Zahl der angehildeten Flieger Rußlands fünfhundert betragen soll.

DIE SICHERHEIT IM AËROPLAN.

Die von der Union für die Sicherheit im Aëroplan ausgeschriebenen Konkurrenzen französischer Apparate wurden heuer noch vor Ausbruch des Krieges beendet.

Als Grundbedingung für die Wettbewerbe galt, daß die Jury nur Apparate in ihrer natürlichen Größe beurteilte. Sie wurden auf Flugfeldern vorgeführt und ihre Konstruktionen hatten gewisse Flüge zu absolvieren. Fallschirme wurden von Aëroplanen aus erprobt. Stabilisatoren mußten in Aktion eingebaut sein und hatten ihren Einfluß auf die Steuerung des Apparates zu erweisen. Vergaser, Anlaßvorrichtung und andere Motorbestandteile wurden auf Aëroplanmotoren erprobt.

Der erste Teil der Prüfungen wurde in folgender Weise vorgenommen: Am 25. Mai teilte sich die Jury in zwei Partien, von denen die eine in Charires, die andere in Châlons ihres Amtes waltete. Das Los bestimmte, auf welchem der beiden Flugfelder jeder einzelne Bewerber seine Prüfung abzulegen hatte. Die Konkurrenten mußten zwischen 7 und 9 Uhr früh eintreffen und sofort folgende Prüfungen bestehen:

Start und Abflug auf möglichst kleine Distanz, Flug nach links, Landung aus mindestens 200 *m* Höhe im Gleitflug mit abgestelltem Motor.

Start, Flug nach rechts, Abstieg mit gedrosseltem Motor, Zurückstellen des Motors im Abflug, Landung auf gänzliches Stehenbleiben auf möglichst kleine Distanz.

Flug von Charires nach Châlons oder umgekehrt mit Zwischenlandungen auf der Route nach Belieben der Konkurrenten.

Zu diesen drei Prüfungen fanden sich von 31 gemeldeten nur vier Bewerber ein. Es wehte ein Wind von 10 Sekundenmetern, der sich bis auf 13 und 15 Sekundenmeter steigerte. Le Bourhis steuerte einen Blériot-Eindecker, Gaston Caudron einen Caudron-Zweidecker, Gonin einen Blériot-Eindecker besonderer Type, Garaix einen Schmitt-Zweidecker.

Da es sich bei der ausgeschriebenen Konkurrenz weniger um Prüfungen mit einem festgesetzten Programme, als vielmehr darum handelte, der Jury ein möglichst klares Urteil über die Qualität der vorgeführten Apparate zu ermöglichen, wurde für den 11. Juni eine weitere Prüfung anberaumt, an der auch jene Apparate angelassen wurden, die zur ersten Konkurrenz nicht erschienen waren.

Der erste und zweite Prüfungstag dieses Wettbewerbes waren unverändert beibehalten worden, der dritte wurde vereinfacht und bestand in einem Überlandflug von Bac nach Chartres. Außerdem wurden noch Fallschirme erprobt.

Einer der interessantesten Apparate, der zur Vorführung gelangte, war eine Variation des Deperdussin-Eindeckers von de Monge. Die Flügel dieses Aëroplans sind mittelst Federn mit dem Rumpfe verbunden und können sich um zwei Achsen bewegen, von denen die eine senkrecht zur Längsrichtung des Apparates steht, während die andere parallel zu derselben liegt. Die Flügel können daher unter dem Einflusse der Luft jeden für die Stabilisierung des Apparates erforderlichen Neigungswinkel einnehmen, ohne daß die Längsachse des Rumpfes ihre Richtung zu sehr verändert. Diese jedenfalls eigenartige Konstruktion ist indessen nicht dauergekommen, praktisch erprobt zu werden. Am 15. Juni stieg Lumière mit einem Passagier auf, geriet in einen heftigen Wind und landete bräsk in einem Kleefelde, wobei das Landungsgestell brach. Als er dann den wiederbergestellten Apparat am 24. Juni neuerdings vorführte, versagte der Motor und der Aëroplan kam nicht vom Boden weg.

Die letzten Prüfungen wurden am 19. Juni vorgenommen. Alle Bewerber, die ihre Apparate bis dahin nicht vorgeführt hatten, mußten nachweisen können, einen kontrollierten Flug von 50 *km* Länge ausgeführt zu haben. Im Rahmen dieser Prüfung vollführte Lieutnant Gonin zwei interessante Flüge. Bei dem ersten erreichte er beim Horizontalflige eine Maximalgeschwindigkeit von 80·55 und eine Minimalgeschwindigkeit von 16·20 Sekundenmetern, was die enorme Geschwindigkeitsdifferenz von 47 Prozent ergibt. Beim zweiten Fluge war die Maximalgeschwindigkeit 20·40, die Minimalgeschwindigkeit 18 Sekundenmeter, die Geschwindigkeitsdifferenz betrug 38·8 Prozent.

In den Ausschreibungen des Wettbewerbes war ein Preis von 400.000 Francs für den Konstrukteur jenes Apparates ausgesetzt, der vom Gesichtspunkte der Sicherheit ein außerordentliches Interesse bietet. Dieser Preis gelangte nicht zur Vergebung.

Ein Preis von 50.000 Francs wurde dem gyroskopischen Stabilisator Sperry-Chartres zuerkannt. Dieser besteht aus zwei Gyroskoppaaren, die von einander unabhängig sind und elektrisch betrieben werden. Ihre Rotationsachsen sind horizontal und senkrecht aufeinander. Die Gyroskope betätigen zwei Servo-Motoren, von denen der eine auf die Längsstabilität, der andere auf die Querstabilität wirkt. Dieser Stabilisator funktionierte so gut, daß bei einem der Probeflüge der Mechaniker, welcher den Piloten begleitete, seinen Platz auf den Tragflächen heliebig verändern konnte, was jeden anderen Apparat zum Umkippen gebracht hätte.

Der Zweidecker Schmitt, der einen Preis von 80.000 Francs erhielt, hat ein Leergewicht von 850 *kg*. Er ist normal mit dem Piloten und drei Passagieren bemannt, kann aber bis zu zehn Personen tragen. Seine Charakteristik besteht in Zellen mit veränderlicher Neigung. Beide Tragflächen können um eine zur Längsrichtung senkrechte Achse bis zu 12 Grad gedreht werden.

Ferner erhielten Preise: 15.000 Francs der Aëroplan Caudron, 10.000 Francs der Stabilisator Doutre als die erste Konstruktion ihrer Art, 10.000 Francs der Karburator Lelarge, der ein Entzünden des Apparates

verhätet, 8000 Francs der Stabilisator Etévé. 5000 Francs der Stabilisator Morean, 2000 Francs der Fallschirm Robert, 1000 Francs die Anlaßvorrichtung Philippe und Perron.

Wie aus der Liste der Preisträger ersichtlich, erstreckte sich die Prämierung auf verschiedene Gebiete, und zwar: Aëroplane mit eigener Stabilität, Stabilisatoren, die in jede Flugmaschine eingebaut werden können, Fallschirme, schließlich Vorrichtungen, die zwar nicht zur Stabilität des Aëroplans beitragen, aber geeignet sind, die Gefahren für den Luftschiffer zu vermindern.

Wenn auch noch lange nicht behauptet werden kann, daß mit diesen Erprobungen besondere Garantien für die Sicherheit im Aëroplan geboten wurden, so sind doch zweifelsohne mancherlei Anregungen gegeben worden, deren weitere Verfolgung von Nutzen sein wird.

Es fehlte in französischen Fachkreisen nicht an Stimmen, die diese Konkurrenz ziemlich scharf unter die Lupe nehmen. So sagte M. Desmons im »L'Aéro«, daß sie manche Bewerber enttäuscht hat, die zuversichtlich hofften, die Anerkennung der Jury zu finden. Beispielsweise sei der einzige Apparat, der wirklich etwas Neuartiges zeigte und auch bei den Probeflügen befriedigt habe, nicht unter den Preisträgern zu finden. Die Jury habe sich bei der Beurteilung zu sehr von Nebensächlichkeiten leiten lassen und dadurch den wahren Wert der Maschine hinsichtlich ihrer erhöhten Sicherheit aus dem Auge verloren. Der ersten Konkurrenz für die Sicherheit im Aëroplan werde zweifellos bald eine zweite folgen und es wäre zu wünschen, daß ihre Anschreibung klarer gehalten und von den Bewerbern besser aufgefaßt werde. Die Jury müsse sich bemühen, ihres Amtes mehr im Geiste der Ausschreibung zu walten, damit wirklich ein Fortschritt in der Lufteroberung verzeichnet werden könne. M. Desmons sprach schließlich die Hoffnung aus, daß es auch minder bemittelten Konstrukteuren ermöglicht werden wird, sich an den nächsten Wettbewerben zu beteiligen, denn unter ihnen gäbe es viele, die den Mangel an Geld durch ihre Genialität ersetzen.

TODESOPFER.

Über den Heldentod unseres Generalstabshauptmanns Oskar Rosmau wird in der heutigen Nummer Näheres berichtet.

In Johannisthal bei Berlin ereignete sich am 30. August ein doppelter Todessturz. Der Flieger Post vom Freiwilligen Fliegerkorps stieg auf einer Taube mit dem Begleiter Silberhorn, gleichfalls vom Freiwilligen Fliegerkorps, um 8 Uhr morgens auf, um die Bedingungen für die Pilotenprüfung zu erfüllen. In der Nähe von Alt-Glienicke stürzte das Flugzeug in größerer Höhe aus unbekannter Ursache ab. Beide Flieger waren sofort tot. Der Apparat wurde total zertrümmert.

Zwei deutsche Flieger sind am 4. September dem Krieg zum Opfer gefallen, der Oberleutnant des Dragonerregiments Königin Olga Nr. 25 Graf Üxküll und der kriegsfreiwillige Flieger R. Breton. Der Zivilflieger Breton war ein sehr bekannter Pilot. Er war bei der Aviatik-Aktiengesellschaft und später bei der Luftverkehrsgesellschaft tätig und hatte sich als Überlandflieger einen geachteten Namen gemacht.

Am 9. September kam vom nördlichen Kriegsschauplatz die Meldung vom Tode der Fliegeroffiziere Oberleutnant Flassig und Leutnant Wolf, worüber Näheres an besonderer Stelle berichtet wird.

Zu den im Krieg Gefallenen zählt nun auch jener russische Militäraviatiker Nesterow, der dadurch allgemein bekannt wurde, daß er zugeflihr gleichzeitig mit Pégond die Neuheit der Purzelbaumflüge versuchte. Er soll, wie unten ausführlicher gemeldet wird, von einem österreichischen Flieger zum Sturz gebracht worden sein.

NOTIZEN.

IN TSINGTAU haben japanische Flieger Bomben abgeworfen.

HAUPTMANN FRANZ MANNSBARTH, der mit Wartegebühr beurlaubt war, wurde jetzt in den Präsenzstand übersetzt.

ZWEI ENGLISCHE LUFTSCHIFFE haben den Ärmelkanal überflogen und das englische Hauptquartier in Frankreich aufgesucht.

DIE RUSSEN haben am 10. September bei Benkheim an der ostpreußischen Grenze aus Versehen drei eigene Flieger heruntergeschossen.

IN DÜSSELDORF war am 22. September die große Luftschiffhalle das Ziel von Bomben aus feindlichen Flugzeugen. Die Halle wurde nicht getroffen.

DER LUFTSCHIFFERTAG im Deutschen Reiche, der für den 13. Oktober anberaumt war, wird verschoben, da ein großer Teil der Mitglieder im Felde Dienst tut.

VOR KIAUTSCHAU schwärmen einige deutsche Flugzeuge. Am 18. September gelang es einem Flieger, eine Bombe gerade in einer Gruppe japanischer Soldaten zu placieren.

KARL ILLNER ist Samstag den 19. September auf dem Flugfeld in Aspern bei der Erprobung eines neuen Apparates abgestürzt. Während das Flugzeug zersplitterte, blieb der Pilot heil.

ROLAND GARROS soll einer neuen Meldung zufolge doch den Tod gefunden haben. Er soll durch den Volltreffer aus einem deutschen Geschütze mit seinem Aëroplan herabgeholt worden sein.

FÜR WELTHÖCHSTLEISTUNGEN im Flugwesen hatte die deutsche Nationalflugspende einen Preisbewerb (den fünften) ausgeschrieben. Einen Beschluß des Kuratoriums zufolge entfällt dieser Bewerb.

DAS STEIGENLASSEN von Drachen, wie es die Kinder bei hohem Wiener Bezirke gerne betreiben, wurde vom Magistrat verboten, weil das Publikum schon öfters in den unschuldigen Drachen feindliche Aëroplane sah.

BEI DER INSEL LEMNOS erschien, wie aus Athen gemeldet wird, am 11. September ein türkisches Flugzeug. Als es von Lemnos aus beschossen wurde, machte es kehrt und verschwand in der Richtung nach den Dardanellen.

JULIAN ZBOROWSKI, der als einstmaliger Luftschiffer wohlbekannte Hauptmann im Infanterieregiment Nr. 7, ist am 14. September in Gras als Schwerverwundeter angekommen. Er hat in den Kämpfen bei Lemberg fünf Schußwunden, davon vier am Kopfe, erhalten.

OBERLEUTNANT ROSENTHAL, ein österreichischer Fliegeroffizier, dem bereits wegen tapferen Verhaltens vor dem Feinde die allerhöchste belobende Anerkennung ausgesprochen worden war, hatte kürzlich das Mißgeschick, in russische Gefangenschaft zu geraten.

DER PFEIL, diese längst außer Gebrauch gekommene Waffe, feiert jetzt als Fliegerpfeil eine Auferstehung. Französische Flieger sind spärlich mit Bomben, wohl aber mit Pfeilen bewaffnet, die sie über Truppenteilen in größeren Mengen abwerfen. Diese Pfeile sind aus Stahl, 10 *cm* lang, 16 *g* schwer und sehr scharf angespitzt.

DER ENGLISCHEN MARINE obliegt nach einer Meldung der »Times« auch die Verteidigung Londons gegen einen Angriff aus der Luft. Wasserflugzeuge unternehmen Streifflüge an der Ostküste Englands. Nachts arbeiten Scheinwerfer. Auf den Staatsgebäuden und Kasernen wurden Geschütze aufgestellt, Flugzeuge werden bereit gehalten, um einen feindlichen Überfall abzuschlagen.

IN ARGENTINIEN ist im vergangenen Jahr unter den österreichisch-ungarischen Kolonien eine Sammlung für unsere Luftflotte eingeleitet worden. Sie hat ein befriedigendes Ergebnis gehabt. Die patriotischen Empfindungen, die von den dortigen Angehörigen der Monarchie

bekundet wurden, verdienen um so lebhaftere Anerkennung, als sich der größte Teil des Ertrages dieser Sammlung aus Spenden der Arbeiterklasse und kleinster Grundbesitzer zusammensetzt.

NACH PRZEMYSL flog am 1. Oktober ein Pilot mit einem Generalstabsoffizier aus unserer Hauptstellung. Das Flugzeug wurde von dem Feind erfolglos beschossen. Am 7. Oktober flogen die beiden Offiziere wieder zum Hauptquartier zurück. Sie trafen heil und gesund ein, obgleich die Tragfläche des Flugzeugs auf der Rückfahrt einige Schüsse durch Schüsse erhalten hatten. Die Flieger brachten günstige Meldungen über die kraftvolle Verteidigung der Festung.

HELMUT HIRTH, bisher Zivilflieger, wurde bekanntlich nicht bloß durch das Eiserne Kreuz ausgezeichnet, sondern auch zum Leutnant ernannt. Es ist dies die schnellste Beförderung, die bisher im deutschen Heer vorgekommen ist. Helmut Hirth war vorher überhaupt nicht Soldat und stellte sich bei Ausbruch des Krieges als Kriegsfreiwilliger. Er wurde schon nach vierzehn Tagen zum Gefreiten, nach weiteren vierzehn Tagen zum Unteroffizier und dann nach acht Tagen zum Leutnant befördert.

DIE ZEPPELINFURCHT in London ist aufs Höchste gestiegen. Nachts liegt die Stadt fast vollständig dunkel; die Straßenbahnwagen müssen über den Themsebrücken die Lichter abblenden. Auf den Themsekais, in der Nähe des Parlaments und beim Kleopatraobelisk sind zahlreiche große Scheinwerfer aufgestellt, die nachts den Himmel absuchen. Auf den in der Nähe gelegenen Hotels Cecil, Savoy und Morsel sind Maschinengewehre und Hanhitzen aufgestellt, um Angriffe aus der Luft abzuwehren.

IN RUSSISCH-POLEN warfen unsere wie auch deutsche Flieger Manifeste ab, worin es heißt: »Der Moment der Befreiung von russischen Joche ist da. Wir kommen als Freunde und wir bringen Euch die Freiheit und Unabhängigkeit, für die Eure Väter so viel gelitten haben. Erhebt Euch, denkt an Eure ruhmvolle Vergangenheit, verbindet Euch mit den Heeren Deutschlands und Österreich-Ungarns.« Die Manifeste tragen die Unterschrift: »Die Oberkommandos der deutschen und österreichisch-ungarischen Armeen.«

JULES VÉDRINES, der wohlbekannte französische Flieger, der sich zeitweise auch sehr großmänlig mit Politik befaßte, soll von seinen Landsleuten wegen Hochverrats erschossen worden sein. In einem von dem schweizerischen Blatte »Aftenposten« veröffentlichten Privatbriefe eines französischen Fliegers heißt es: »Es fiel auf, daß Védrines schon vor Anknuft des Munitionswagens Bombeu im Besitz hatte, die sich als Röhren aus Hartgummi herausstellten und Aufzeichnungen über die französischen Stellungen enthielten.«

HERMANN KONSCHEL erlitt am 11. September auf dem Flugfeld in Asperu einen schweren Unfall. Der Pilot war mit der Einfliegung eines neuen Apparats, System »Aviatik«, beschäftigt. Kaum war er bei Rückenwind aufgestiegen, als ihn schon das Unglück ereilte. In der Kurve glitt er aus 15 m ab und blieb unter den zertrümmerten Apparat liegen. Der herbeigeholte Flugfeldarzt Dr. Doregger, der dem Verunglückten erste Hilfe leistete, konstituierte einen Rippenbruch und eine Gehirnerschütterung. Konschel wurde ins Spital gebracht.

IN REIMS erbeuteten die Deutschen unter anderem Kriegsmaterial auch das reiche Flugzeugdepot, das die Franzosen dort besaßen. Daß sie das Depot vollständig in die Hände hekamen, ist vor allem einer kühnen Tat des Führers des dritten Etappenflugzeugs der dritten deutschen Armee zuzuschreiben. Der Pilot drang rechtzeitig in einen Schuppen ein und beschlagnahmte dort nach der Gefangennahme der Bedeckungsmannschaft dreißig fingbereite Aëroplane, zwausig Eindecker und zehn Zweidecker, sowie zahlreiche Motoren und Ersatzbestandteile.

PYRAMIDAL sind die Leistnngen französischer Flieger. De warf zum Beispiel so eiu Gankler in Belgien folgende Depesche ab: »1. Metz gefallen, 120.000 Mann getötet. 2. Söhne und Schwager des Kaisers in Brüssel gefangengenommen. 3. Russen haben Breslau besetzt. 4. Hamburg und Kiel ebenfalls besetzt. 5. Deutsche Flotte vollständig vernichtet. 6. Deutscher Kaiser bittet um Frieden. 7. Frankreich verlangt 15 Milliarden, Belgien verlangt 2 Milliarden. 8. Dänemark und Schweden haben Deutschland den Krieg erklärt.« Mehr kann man wohl nicht verlangen!

AUS KONSTANTINOPEL meldet man unterm 12. September: Die Pforte hat an die fremden Missionen eine Note gerichtet, worin sie mitteilt, daß trotz des infolge der Mobilisierung bezüglich ausländische Flugzeuge in der Türkei erlassenen Verbotes in den letzten Tagen ein Aëroplan über Homs (Syrien) geflogen sei, und daß deshalb das Ministerium des Äußern die fehlere Note in Erinnerung bringen zu müssen glaube, mit dem Bemerken, daß die Militärbehörden angewiesen worden seien, auf jedes ausländische Flugzeug, das dem Verbot zuwiderhandelt, schießen zu lassen.

JAPAN wollte anfangs Juli von der Daimler-Motorengesellschaft in Untertürkheim auf rascheste 400 Flugzeugmotoren System »Mercedes« beziehen. Die Frist, die den Vertretern Japans für die Lieferung von 400 Motoren vorschwebte, war so knapp, daß die Daimler-Motorengesellschaft der Sache nicht unterstehen konnte, zumal die Werke zu jener Zeit ohnehin außerordentlich stark beschäftigt waren. Man ist also in dieser Angelegenheit über eine unverbindliche Vorbesprechung nicht hinausgekommen. Die eilige Bestellung ist aber jedenfalls interessant und läßt vermuten, daß Japan schon damals Kriegsvorbereitungen traf.

ZU MAASTRICHT in Holland ist am 2d. September eine englische Fliegerbombe niedergefallen. Laut Nachricht eines niederländischen Korrespondenzbureaus brachte nämlich der britische Gesandte im Haag im Auftrage seiner Regierung der niederländischen zur Kenntnis, daß an dem genannten Tage ein britischer Flieger auf einem Erkundungsflug eine Bombe verloren habe. Der Flieger konnte infolge Nebels nicht ermitteln, ob er sich auf deutschem oder holländischem Gebiete befände. Da nun aber die in Maastricht niedergefallene Bombe auf britische Anknuft deutet, so sei es wahrscheinlich, daß sie die durch den bewußten Flieger verlorene Bombe sei. England spreche sein lebhaftes Bedauern darüber aus und biete eine Schadensvergütung an.

DER »SCHÜTTE-LANZ« ist, wie zu Ergänzung zu früheren Berichten gemeldet wird, während seiner aufsehenerregenden 18stündigen Erkundungsfahrt durch Rußland dreimal in das feindliche Feuer gekommen, ohne nennenswerten Schaden zu uehmen. In der Nähe von Iwangorod sei er in. wahre Garbeu von Gewehrgeschossen geraten. Südöstlich von Lublin erhielt er Infanterie- und Artilleriefeuer gleichzeitig aus beiden Flanken. Fünfundzwanzig Gewehrgeschosse durchbohrten die hinteren Gasseilen. Die russischen Schrapnelle verfehlten ihr Ziel nnd explodierten sämtlich weit weg vom Ballon. Ein Sprengstück flog in die Gondel, ohne Schaden anzurichten. Die Verletzungen der Ballonhülle wurden bekanntlich während der Fahrt angebessert.

DAS EISERNE KREUZ haben für ihre Verdienste bekommen: die Fliegerleutnants Zahn und Reinhardt dann als erster Zivilflieger, der bekannte elsässische Pilot Ingold; hieraof Oberleutnant Peter und die Leutnants Walter Ericke, Erich Scheuermann und Franz Zeno Diemer. Ferner erhielt die ganze Besatzung des Luftschiffes »Schütte-Lanz II.« für die glänzende Erkundigungsfahrt des Schiffes durch Russisch-Polen das Eiserne Kreuz. Die gleiche Auszeichnung erhielten ferner Helmut Hirth, weiters der Führer des »Z. 9« Hauptmann Masius sowie der Steuermann Ingwardun für erfolgreiches Wirken über Antwerpen, ferner die Flugoffiziere Oberleutnants Albrecht Klime, Rudolf Kranse, Alexander Bnth, v. Dickhat-Harrach, Leutnaut Rudolf v. Escheck und Unteroffizier Haller.

WENIG ERFOLG haben bisher die englischen Flieger im Felde zu verzeichnen. Eine Flugexpedition

wird vom Kriegskorrespondenten der »Morning Post« gemeldet. Britische Flieger seien die ersten gewesen, die zu den vorgeschobenen Posten an der Grenze flogen. Eine Abteilung von ihnen sei nach Köln abgegangen. Diese Flieger hätten 90 Minuten über Köln gekreuzt, das in dichtem Nebel eingehüllt gewesen sei. Sie fürchteten, Bomben aufs Gerateiwohl abzuwerfen, aus Besorgnis, Kirchen und privates Eigentum zu beschädigen. Da sie außerstande waren, die Zeppelin-Luftschiffhalle festzustellen, seien sie zurückgekehrt. Auch Düsseldorf sei von einem Dunstschleier eingehüllt gewesen. Ein Flieger habe Bomben abgeworfen. Er fürchte, daß einige hiervon infolge der geringen Höhe nicht explodierten; er habe jedoch Flammen aufschlagen gesehen.

EINE MILLION FRANCS verspricht die Firma Michelin jenen französischen Fliegern, welche sich in dem Kriege durch besondere Kühnheit hervortun. Der Chef des Hauses Michelin richtete an den Präsidenten Poincaré ein diesbezügliches Schreiben, worin er ankündigt, daß die Summe acht Tage nach dem Aufhören der Feindseligkeiten flüssig werde. »Sie soll für jene Zivil- oder Militärflieger (oder für deren Witwen und Kinder) bestimmt sein, deren kühne Flugleistungen am meisten zum Nutzen des Vaterlandes beigetragen haben. Die Verteilung der Summe soll durch einen Ausschuß vorgenommen werden, der sich wie folgt zusammensetzt: Ein Drittel aus Offizieren, die von Ihnen zu ernennen sind; ein Drittel aus Mitgliedern des Flugausschusses im Französischen Automobil-Klub; ein Drittel aus Mitgliedern des Vollzugsausschusses der »Ligue Aéronautique de France«. Dem am würdigsten befundenen Flieger dürfen nicht weniger als 100.000 Francs zuerkannt werden.«

EINE SYMPATHIEKUNDGEBUNG hat dieser Tage zwischen dem deutschen Reichs-Flugverein und dem k. k. Österreichischen Aëro-Klub stattgefunden. Der deutsche Verein telegraphierte an den österreichischen Klub: »Die versammelten Mitglieder des Reichs-Flugvereines in Berlin entbieten dem Aëro-Klub brüderliche Grüße. Wir wünschen euch auszusprechen, wie stark wir uns in diesen schweren Zeiten mit euch auch im Luftkampf gegen die gemeinsamen Feinde verbunden fühlen.« Reichs-Flugverein: Präsident von Parseval.« Diese Depesche beantwortete der k. k. Aëro-Klub mit folgendem Drahtgruß: »Wir danken allerinnigst für die übermittelten brüderlichen Grüße und erwidern dieselben aufs Allerherzlichste. Der treue Bruderbund, der uns unschlingt, gibt uns die sicherste Zuversicht, unsere Feinde niederzuringen zu Wasser, zu Lande und zur Luft! Heil! Hurra! Der k. k. Österreichische Aëro-Klub: Alfred von Straßer, derzeit geschäftsführender Vizepräsident.«

DER K. K. ÖSTERR. AËRO-KLUB hat folgende Mitteilung an seine Mitglieder versendet: »Der k. k. Österreichische Aëro-Klub hat der Heeresverwaltung für den Krieg sein gesamtes Ballonmaterial zur Verfügung gestellt. Die Ballons und das dazugehörige Material wurden bereits von der Heeresverwaltung in Empfang genommen. Unser Präsident, Constantin Freiherr von Economo, ist sofort eingerückt und befindet sich beim k. u. k. 2. Korpskommando, Feldpostamt Nr. 15. Major Hinterstoisser ist beim Telegraphen-Ersatzbataillon in St. Pölten. Eine große Anzahl unserer Mitglieder steht im Felde. Auch das geschäftsführende Ausschußmitglied, Hauptmann Baron Berlepsch, befindet sich im Verbande des 2. Tiroler Kaiserjäger-Regimentes. Feldpostamt Nr. 83. — Diese Stelle wird vorläufig nicht besetzt und werden die laufenden Geschäfte durch Sekretär Johann Abel unter Aufsicht der noch in Wien weilenden Vizepräsidenten Alfred von Strasser und Alexander Cassinone erledigt. Das Präsidium des k. k. österreichischen Aëro-Klubs.«

NESTEROW, einer der bekanntesten russischen Flugoffiziere, hat an einem der letzten Septembertage den Tod gefunden. Ein ungarisches Blatt erfährt hierüber von seinem Petersburger Korrespondenten folgendes: »Nesterow war auf einem Erkundungsfluge begriffen, als die österreichisch-ungarischen Truppen seiner schon in großer Entfernung gewahr wurden. Da eine Beschießung des Flugzeuges zwecklos gewesen wäre, schickten sie einen Piloten mit einem Eindecker aus, der den russischen Flieger herunterschießen sollte. Es entspann sich nun in den Lüften ein aufregender Kampf, und Nesterow hat alle seine Gewandtheit auf, um das Beginnen des verwegenen österreichisch-ungarischen Piloten zu vereiteln. Da hatte dieser todesmutig sein Flugzeug etwa aus einer Höhe von 1000 *m* gegen den Apparat Nesterows, und im nächsten Augenblicke stürzten beide Aëroplane zerschmettert zur Erde. Unter den Trümmern sah man Nesterow entsetzlich hervor.« Wenn es mit diesem Luftkampfe seine Richtigkeit hat, so wird man hoffentlich bald auch den Namen unseres heldenmütigen Fliegers erfahren.

IN LUXEMBURG wurden in der Nacht vom 23. auf den 24. August von einem feindlichen Luftfahrzeug — wahrscheinlich einem französischen Motorballon — fünf Bomben abgeworfen, und zwar offenbar in der Absicht, den Bahnhof zu zerstören. Die erste Bombe fiel unweit des Bahneinschnittes in einen Garten, die zweite nicht weit davon ins freie Feld, die dritte auf das Geleise südlich der neuen Bonneweger Brücke. Diese Bombe riß ein mehrere Raumeter messendes Loch und beschädigte die unterirdisch verlegten Weichenzüge. An der Hinterfront der Häuser, die dort an den Bahneineinschnitt stoßen, sprangen durch den Luftdruck alle Fensterscheiben. Die vierte Bombe fiel vor dem Fürstenpavillon auf den Bürgersteig. Sie riß ein kesselförmiges, metertiefes Loch von zwei Meter Durchmesser und lockerte in der Runde die Pflastersteine. Sämtliche Fensterscheiben an der Frontseite des Fürstenpavillons gingen in Splitter. Die Skulpturen über der Tür wurden durch Granatsplitter beschädigt. Die fünfte Bombe flog durch das Dach des Hotels International, durchschlug die beiden Fußböden zum ersten Stock und zur Küche und blieb, ohne zu platzen, vor dem Spülstein liegen.

PROKLAMATIONEN in russischer Sprache warf ein deutscher Flugoffizier Ende September nach der Schlacht bei Hohensalzen auf russische Stellungen herab. **Die eine lautet: »An General Rennenkampf!** Euer **Exzellenz geben wir bekannt, daß** durch die völkerrechtswidrige Niederbrennung nachstehender Ortschaften und das Hinschlachten ihrer Bewohner die russische Armee jedes Anrecht auf schonende Behandlung verwirkt hat. Wenn auch anerkannt wird, daß die Mordbrenner meist Kosaken waren, bei den regulären Truppen mehr Disziplin und Menschlichkeit besteht, so muß Euer Hochwohlgeboren Einfluß im Befehlsbereiche doch so weit ausreichen, daß derartige Schändlichkeiten verhindert werden. Das Blut der Ermordeten kommt auf Ihr Haupt.« Die anderen Proklamationen an die Soldaten gerichtet, lauten: »Russische Soldaten! Man verheimlicht Euch die Wahrheit. Eure russische Narewarmee ist geschlagen, 300 Geschütze erbeutet, 83.000 Gefangene gemacht, darunter die kommandierenden Generale des 13. und 15. Armeekorps. Eure Gefangenen werden gut behandelt. Sie wollen nicht nach Rußland zurück. Belgien ist erobert. Vor Paris stehen unsere Truppen, die französische Armee ist zurückgeschlagen.«

DER DEUTSCHEN LUFTFLOTTE wurde — jedoch nur auf dem Papier der deutschfeindlichen Presse — empfindlicher Schaden zugefügt. »Berlingski Tidende« meldete unterm 28. August aus Paris: Pégoud serstörte bei Frascati einen Zeppelin, eine Halle und drei Tauben. Nach einer Pariser Meldung, die im Haag verbreitet wurde, soll »Zeppelin VIII« von französischen Truppen heruntergeschossen worden sein. Nach einer Reuter-Meldung vom 26. August ist der Zeppelin, der Antwerpen bombardierte, zur Landung gezwungen und 16 Mann der Besatzung sind kriegsgefangen worden. Am 26. August war in Kopenhagen verbreitet, ein Zeppelin sei nächtlicherweise von den Belgiern genommen worden. In Paris wurde verbreitet, die Luftschiffhalle bei Metz sei durch französische Flieger zerstört. Wie in deutschen Blättern amtlich mitgeteilt wird, sind diese Nachrichten unwahr. In Wirklichkeit haben die deutschen Luftschiffe bei wertvollen Diensten nur geringfügige Beschädigungen erlitten; kein Luftschiff ist verloren gegangen. Alle deutschen Luftschiffwerften sind voll beschäftigt. Ausgebildetes Personal ist massenhaft vorhanden. Mehr als 10.000 Freiwillige

haben sich beim Reichsheer, mehr als 3000 Freiwillige beim Reichsmarineamt gemeldet, darunter fast nur Mechaniker und Techniker.

CHEVILLARD, der vielgenannte und angestaunte französische Flugkünstler, ist den Deutschen in die Hände geflogen. Die Umstände seiner Gefangennahme ergeben sich aus einem Feldpostbrief, den die »Buersche Zeitung« veröffentlicht: »Ein außerordentlicher Fall drängt mich. Dir in aller Eile zum zweitenmal zu schreiben. Soeben, 5 Uhr nachmittags (am 2. September), haben wir, auf dem Marsche nach den Festung . . . . begriffen, einen französischen Flugapparat heruntergeschossen. Zwei Flieger steigen aus, ein französischer Generalstabsoffizier und ein Flugzeugführer, der mir sofort bekannt vorkam, werden als gefangen erklärt. Nach kurzem Nachdenken erkenne ich den weltberühmten Sturzflieger Chevillard, den wir beide auf dem Flugplatze Rotthausen bewundert haben, wieder. Da sich Ch. anfänglich weigert, seinen Namen zu nennen, melde ich dem Brigadegeneral, daß ich Chevillard kenne, mit ihm in Rotthausen ein Glas Bier getrunken, und daß er auch leidlich Deutsch könne. General v. G. und die andern hohen Offiziere freuen sich sehr über den guten Fang, zumal Chevillard mehrere wichtige Karten und auch Bomben bei sich führte. Die Herren sprechen kräftig Deutsch mit Chevillard, der nas unglaublich weise aus 100 m Höhe noch für Engländer gehalten, und lassen beide unter scharfer Bewachung zum Generalkommando bringen.«

AUS MÜHLHAUSEN i. E. wurde die deutsche Flugzeugwerft »Aviatik« rechtzeitig verlegt. Zwar meldete seinerzeit das Pariser Sportblatt »Auto«, die größte deutsche Aëroplanfabrik wäre die »Aviatik« und diese sich in den Händen der Franzosen und ein Drittel der vorhandenen Erzeugung sei in ihre Hände gefallen. In Wirklichkeit konnten die Truppen weder in Habsheim noch in Burzweiler auch nur das Geringste vorfinden. Schon während der Mobilisierung wurde den Direktoren der »Aviatik« von den Militärbehörden mitgeteilt: »Ihre Fabrik wird heute Nacht nach . . . verlegt.« Am Nachmittag fuhren fünfzig Eisenbahnwagen vor, und sofort wurden mit militärischen Hilfskräften in etwa dreißig Wagen die halbfertigen und angefangenen Apparate verladen, in den zwanzig anderen Wagen die Materialien, sämtliches Werkzeug und alle Maschinen. Der Zug kam noch in der Nacht an seinen Bestimmungsort jenseits des Rheins, wo bereits seit langem die Räume mit den Stromzuleitungen, Transformatoren, Transmissionen u. s. w. vorhanden waren, so daß die Maschinen einfach angeschlossen wurden und der Betrieb sofort, also einen Tag nach dem Wegzug, aufgenommen werden konnte. Gegenwärtig bringen die Werke alle zwei Wochen drei Apparate heraus, indem sie mit nennsig der alten Arbeiter und hundertfünfzig militärischen Arbeitern den Betrieb durchführen. Von den Maßnahmen und den Vorbereitungen der Militärbehörden hatten vorher nicht einmal die Direktoren der »Aviatik« etwas gewußt.

DIE OPTISCHE TELEGRAPHIE vom Luftschiffe aus gewinnt nach den wenig befriedigenden Versuchen mit anderen Verständigungsmethoden sicherlich an Bedeutung, speziell im Kriege. Bei der drahtlosen Telegraphie kann die Nachricht aus den Lüften nur von Empfangsstationen aufgenommen und muß von diesen erst an ihre Adresse weitergeleitet werden. Das Herabwerfen geschriebener Meldungen bedingt die Unterbrechung der Beobachtung, ein Nachteil, der sich in noch weit verstärkterem Maße bei der persönlichen Berichterstattung fühlbar macht, wo abgesehen vom Zeitverlust auch die Schwierigkeiten bei der Landung und beim Wiederaufstieg erwogen werden müssen. In Anbetracht ihrer Wichtigkeit dürften in allen größeren Armeen schon zu Friedenszeiten Versuche mit optischer Telegraphie gemacht worden sein. Wie weit sie in den einzelnen Staaten gediehen waren, als der ausbrechende europäische Krieg den Friedensübungen ein Ende machte, entzieht sich natürlicherweise jeder Beurteilung. In »L'Aérophile« wird über eine interessante, von dem Amerikaner Means erdachte Methode berichtet, deren praktische Erprobung in Kreisen der französischen Militärluftschiffer sehr befriedigt haben soll. Die einfache Vorrichtung besteht in einem etwa zwanzig Liter fassenden Behälter, der mit Kienruß gefüllt und unterhalb des Luftschiffes befestigt wird. Durch Luftdruck kann der Pilot im Wege eines mit einer Klappe versehenen Rohres den Kienruß in beliebigen Mengen aus dem Behälter treiben, so daß sich hinter dem in Bewegung befindlichen Luftschiffe schwarze Streifen von verschiedener Länge bilden. Diese können von der Erde aus leicht beobachtet werden, da sie sich vom Himmel scharf abheben und wenn man beispielsweise nach dem Morseschen System Punkte und Striche an einem Alphabet zusammenstellt, so ergeben sich optische Telegramme. Die mit dem nur vier Kilogramm schweren Signalapparate vorgenommenen Versuche haben ergeben, daß die schwarzen Zeichen selbst bei starkem Winde ungefähr zwei Minuten hindurch deutlich sichtbar blieben. Der Pilot Dérome soll mit ihrer Hilfe vor einer Kommission des französischen Kriegsministeriums einmal das Feuer einer Batterie geleitet, ein anderesmal genaue Angaben über gegnerische Streitkräfte gemacht haben.

LITERATUR.

»Beiheft zur Übersichtskarte für Luftfahrer.« Herausgegeben vom Luftfahrerdank in Berlin. Preis 50 Pfennig. — Die an dieser Stelle bereits erwähnte Übersichtskarte enthält Zusammenstellungen der deutschen Verbotszonen samt den darauf bezüglichen Verordnungen, ferner der Flugplätze, Flugfelder und Fluggelände sowie eine Liste der Luftschiffhallen im Reiche.

»Motoren für Flugzeuge und Luftschiffe.« (Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik, Band 14.) Von Dr. Fritz Huth. Mit 161 Abbildungen und zwei Tafeln. Berlin 1914. Verlag Richard Karl Schmidt & Co. Preis gebunden 6 M. — Der Zweck dieses Buches ist, in gemeinverständlicher Weise alles Wissenswerte von Flugmotor zu bringen. Insbesondere soll es den vielen helfen, die ein Flugzeug bauen und sich über die verschiedenen Motoren unterrichten wollen, sei es, um sich über einen guten Motor schlüssig zu werden, sei es, um einen nicht genügenden auszuwechseln. Vor allem aber soll es dem dienen, der den Motor zu behandeln hat und der dies nicht mechanisch tun will, sondern mit Verständnis für das Arbeiten und die Eigenart der Maschine. Aus diesem Grunde wurde vom Autor außer den Besonderheiten des Flugmotors auch der Verbrennungsmotor allgemein behandelt, soweit dies erforderlich schien. Der Verfasser des Buches, Dr. Fritz Huth in Berlin, ist einer der Pioniere der deutschen Flugtechnik und als erfolgreicher Konstrukteur und Schriftsteller auf diesem Gebiete bestens bekannt. Eine Durchsicht der im Buche in Wort und Bild vorgeführten Flugmotoren läßt deutlich den gewaltigen Aufschwung erkennen, den die deutsche Flugmotorenindustrie in den letzten Jahren genommen hat. Über die Hülfte der beschriebenen Motoren sind deutsches Fabrikat, daneben sind natürlich bekannte Konstruktionen des Auslandes nicht vernachlässigt, namentlich soweit sie infolge ihrer konstruktiven Besonderheiten erwähnenswert sind.

BRIEFKASTEN.

B. K. in L. — Den ersten Überlandflug in Deutschland hat der Franzose Latham am 27. September 1909 ausgeführt, indem er von Tempelhof nach Johannisthal kam.

R. Z. in Wien. — Lassen Sie die aviatischen Träume und Projekte! Wenn Sie ernstlich dem Vaterlande dienen wollen, so melden Sie sich freiwillig und überlassen Sie es der Heeresleitung, wie man Sie am besten verwenden kann.

P. v. R. in A. — Das deutsche Luftschiff »Schütte-Lanz I.« hatte eine Länge von 138 m und einen größten Durchmesser von 18·6 m. Dieses Luftschiff ist bei Schneidemühl zu grunde gegangen. Der jetzige Schütte-Lanz, der »S. L. II.«, ist im großen genau nach dem Muster des ersten hergestellt worden, doch ist er etwas größer und schneller. Das Gerippe des Ballons besteht nicht, wie bei den Zeppelinluftschiffen, aus Metall, sondern aus imprägniertem Holz.

Südbahnhotel Semmering

Zwei Stunden von Wien, 1000 *m* Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama. Vornehmes Restaurant und Café mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport. Eigene Wintersportanlagen: Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance. »Villa Schüler« in prächtigster Lage mit eigenem Park.

Die Hotelverwaltung.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschifffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD

Direktor der Treptow-Sternwarte.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3·—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4·—).

Niederösterreichische
Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung), vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Renten-parkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer zu Hirm in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Kinzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

Verantwortlicher Schriftleiter: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint einmal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien".

Nummer 14 | Wien, 15. November 1914 | XIII. Jahrgang.

INHALT: Weltrekords. — Deutsche Anedrücke. — Unsere Flieger. — Die Luftschiffwerft in London. — Von den Zeppelinen. — Die Flieger über Paris. — Deutsche Flieger in England. — Fliegerkämpfe. — Von deutschen Fliegern. — Baron Franz Berlepsch †. — Oberleutnant Sanchez de la Cerda †. — Verlustliste unserer Flieger. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

WELTREKORDS.

Vor einiger Zeit stellten französische Blätter angesichts der heuer von deutschen Fliegern errungenen Weltrekords Betrachtungen an, welche zeigen sollten, daß trotz allem Frankreich immer noch voran marschiere. Sie legten sich eine Art Rekordstatistik zurecht, aus der hervorging, daß die Franzosen über 140, die Deutschen kaum mehr als ein Dutzend und die Österreicher sieben Weltrekords aufzuweisen hätten, woraus sich die Superiorität Frankreichs und die relative Unbedeutendheit deutscher und österreichischer Erfolge schlagend ergeben sollte.

Tausende von Lesern, besonders französische, mochten sich wohl bei dieser Statistik und ihren scheinbar mathematisch unangreifbaren Folgerungen beruhigt haben. Das hindert aber nicht, daß die Grundlage dieser Spekulationen, ohne falsch zu sein, doch einseitig ist und zu keinem jener Schlüsse berechtigt, die daraus gezogen worden sind. Man muß, um dies zu erkennen, nur einmal genau zusehen, wie denn die Rekordstatistiken eigentlich zu stande kommen.

Die Rekords werden in bestimmten Gruppen aufgezeichnet. Man hat Höhen-, Distanz-, Dauer-, Geschwindigkeits- und Zeitrekords, welche letztere eigentlich bloß eine Abart der vorletzten sind. Überblickt man nun eine der größeren Rekordlisten der Fédération Aéronautique Internationale, so bemerkt man sofort, daß die letzten beiden Gruppen unverhältnismäßig mehr Einzelangaben enthalten als die anderen drei. Das kommt daher, daß für alle möglichen Strecken von 5 *km* an separate Geschwindigkeitsrekords und für alle möglichen Zeiten von einer Viertelstunde an separate Zeitrekords notiert werden, während es immer nur einen Distanz-, einen Dauer- und einen Höhenrekord gibt. Daß die Anzahl aller dieser Rekords noch mit den Varianten der Passagiermitnahme zu multiplizieren sind, ändert an dem Gesamtverhältnis wenig, kann also vernachlässigt werden.

Man greife aus den bekannten Rekordlisten der internationalen Föderation irgend eine beliebige heraus, z. B. jene vom Abschluß des Jahres 1912. Sie beginnt mit 20 Geschwindigkeitsrekords, die sich nahezu bloß auf Védrines, Gilbert und Fourny wie folgt verteilen:

km	Rekordträger	Land	Zeit
5	J. Védrines	Vereinigte Staaten	1 : 43⁴
10	J. Védrines	„ „	3 : 28
20	J. Védrines	„ „	6 : 56
30	J. Védrines	„ „	10 : 33⁶
40	J. Védrines	„ „	14 : 09⁸
50	J. Védrines	„ „	17 : 35
100	J. Védrines	„ „	35 : 16⁶
150	J. Védrines	Frankreich	52 : 52⁶
200	J. Védrines	„	1 : 10 : 55
250	M. Tabuteau	Italien	2 : 07 : 54
300	M. Gobloni	„	2 : 49 : 00
350	Gilbert	Frankreich	3 : 36 : 16
400	Gilbert	„	3 : 55 : 27⁶
450	Gilbert	„	4 : 24 : 44⁴
500	Gilbert	„	4 : 54 : 06⁸
600	Gilbert	„	5 : 59 : 38⁶
700	Fourny	„	9 : 31 : 01
800	Fourny	„	10 : 44 : 45⁶
900	Fourny	„	11 : 59 : 09⁶
1000	Fourny	„	13 : 01 : 12

Bei den Geschwindigkeitsrekords mit einem Passagier ist das Bild ein ähnliches; sie verteilen sich auf Heinrich Bier und Legagneux. Die Geschwindigkeitsrekords mit zwei Passagieren von 5 bis 100 *km* haben sämtlich Ch. und E. Nieuport zu verzeichnen, zehn Rekords mit drei und vier Passagieren haben Mandelli und Busson inne. Dazu kommen nun diverse Rekords der »berechneten Stundengeschwindigkeit« sowie allerlei Zeitrekords, die eigentlich bloß eine andere Schreibweise der Geschwindigkeitsrekords sind, wie aus nachfolgender Zusammenstellung hervorgeht, die sich in den Hauptlinien mit der vorigen Liste deckt, wozu aber bemerkt werden muß, daß die Identität bei manchen späteren Rekordlisten eine womöglich noch weitergehende ist, weil in der Folge kaum ein Aviatiker »auf Geschwindigkeit« startete, ohne auch die »Zeitrekords« seines Fluges notieren zu lassen:

Stunden	Rekordträger	Land	km
1/4	J. Védrines	Frankreich	45.664
1/2	J. Védrines	»	84.665
1	J. Védrines	»	168 244
2	M. Tabuteau	»	334.431
3	M. Tabuteau	»	310.281
4	Gilbert	»	410.900
5	Gilbert	»	510.000
6	P. M. Bournique	»	490.000
7	M. Tabuteau	»	622.935
8	Fourny	»	585.200
9	Fourny	»	661.200
10	Fourny	»	744.800
11	Fourny	»	820 800
12	Fourny	»	904.400
13	Fourny	»	980.400

Die einzelnen Rekordflüge auf Geschwindigkeit erwiesen sich somit als überaus fruchtbringend für die Rekordtabelle. Jeder längere solche Flug wirft gleich ein Dutzend Rekordziffern ab, die sorgsam eine unter der anderen notiert werden — ob es sich nun um Alleinflüge oder Flüge mit Passagieren handelt. Der Dauerflug, der Hochflug, der Distanzflug, sie ergeben für jede Belastungskategorie (Einzelflug, ein Passagier, zwei Passagiere etc.) immer und immer nur einen Rekord, d. i. jene Zahl, die den höchsten, äußersten Punkt der Leistung bezeichnet.

Man sieht also deutlich, daß die Notierung der zwei hier gegenüberstehenden Gruppen von Rekords — Geschwindigkeits- und Zeitrekords einerseits, Höhen-, Distanz- und Dauerrekords anderseits — verschieden ist und daß die zwei Gruppen also in ihrer gegenwärtigen Form statistisch eigentlich unvergleichbar sind. Da die Deutschen und Österreicher speziell auf dem Gebiet der Höhen-, Dauer- und Distanzleistungen glänzen, während die Stärke der Franzosen die so fruchtbaren, vielfach abgestuften Geschwindigkeitsrekords sind, ist es nach dem gesagten selbstverständlich, daß die Franzosen auf Grund gedankenlos mechanischen Vergleichens der Statistik scheinbar ein Übergewicht bekommen, das sie in der Tat gar nicht haben. Vielmehr wiegt die deutsche Führung in den Höhen-, Distanz- und Dauerleistungen mindestens ebensoviel wie die französische in den Geschwindigkeitsleistungen.

Zahlenmäßig würde man dies leicht bestätigen können, wenn man dieselbe Schreibung, wie sie für die Schnelligkeitsrekords gilt, auch für die Höhenrekords etc. einführen wollte. Man hätte dann z. B. zu notieren:

Rekordträger	Land	Datum	Höhe in m	Zeit
Linnekogel	Deutschland	9. Juli 1914	6150	1:30:00
»	»	9. » 1914	6200	1:34:00
»	»	9. » 1914	6250	1:37:00
			u. s. w.	
»	»	9. » 1914	6570	2:00:00
Oelerich	»	14. » 1914	6600	—
»	»	14. » 1914	6650	—
»	»	14. » 1914	6700	—
»	»	14. » 1914	6750	—
»	»	14. » 1914	6800	—
			u. s. w.	
»	»	14. » 1914	8000	2:06:00

Denkt man sich alle Höhen-, Dauer- und Distanzrekords in ähnlicher Weise aufgelöst, so leuchtet wohl von selbst die Unzulässigkeit der von den französischen Blättern gezogenen Vergleiche ein und man sieht auch ziffermäßig vor sich, was man im Grunde ohnehin weiß, daß die Geschwindigkeit des französischen Fluges durch andere Vorzüge des deutschen Flugwesens vollkommen wettgemacht wird.

DEUTSCHE AUSDRÜCKE.

»Deutsche Luftfahrt.« Die Fachausdrücke in Luftschiffahrt und Flugwesen, aufgestellt vom Sprachausschuß des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. Kostenlos zu beziehen durch die Geschäftsstelle des Allgemeinen Deutschen Sprachvereines, Berlin W 30, Nollendorfstraße 13/14.

In den Ländern deutscher Zunge macht sich jetzt auf allen Gebieten das Bestreben geltend, die Sprache von vermeidlichen fremden Ausdrücken zu befreien. Der Allgemeine Deutsche Sprachverein entfaltet in dieser Richtung eine ersprießliche Tätigkeit, die er, wie das vorliegende Heftchen beweist, auch auf die Luftschiffahrt ausdehnt.

Aus den »Erläuterungen« des Heftchens, verfaßt von Oberstudienrat Dr. Johannes Pöschel, geht hervor, daß der Allgemeine Deutsche Sprachverein der Luftfahrt eigentlich schon längst warme Teilnahme entgegenbrachte, es aber sehen mußte, daß sich im Laufe der Jahre immer mehr undeutsche Ausdrücke einnisteten. An Versuchen, diesem Überhandnehmen entgegenzutreten, hat es nicht gefehlt, und der Verein begrüßte sie mit Freude, so z. B. als 1886 auf Anordnung des preußischen Kriegsministeriums die französische Bezeichnung »Ballon captif« durch das Wort »Fesselballon« ersetzt und als im Jahre darauf das »Ballondetachement« in eine »Luftschiffer-abteilung« verwandelt wurde. Auch ergriffen deutsche Flugtechniker damals in der Zeitschrift des Sprachvereines öfters das Wort und machten Vorschläge zur Besserung. Wenn die Verwirrung und die Überschwemmung mit Fremdwörtern trotz diesen Bemühungen immer noch wuchsen, so sind hierfür zwei an und für sich natürlich sehr erfreuliche Umstände verantwortlich zu machen: erstens die den mächtigen Fortschritten in verschiedenen und verschiedensprachigen Landen zu dankende sachliche Bereicherung, welche eine starke Vermehrung der Begriffe, also auch der Fachausdrücke mit sich brachte; zweitens das riesige Wachsen der allgemeinen Teilnahme für die Luftfahrt, womit eine oft recht wahllose Verwendung von Sprachbrocken Hand in Hand ging.

Heute ist ein Überschauen des zurückgelegten Weges und ein sichtendes Zusammenfassen in gute Ausdrücke leicht möglich, oder richtiger gesagt, nicht nur möglich, sondern bereits so ziemlich geleistet. Und der von dem Weltkrieg zu verschärfter Reinigungsarbeit angestachelte deutsche Geist greift nun auch selbstverständlich doppelt gerne zu, das Werk zu vollenden.

Die Grundlagen für einen deutschen Sprachschatz des Luftfahrers waren schon vom »Aus-

schuß zur Aufstellung von Fachausdrücken im Deutschen Luftschiffer-Verbande« vorbereitet. Die Hauptergebnisse dieser ersten großen Einigung kennen unsere Leser bereits*), da sie mit den in Österreich eingeführten Ausdrücken übereinstimmen.

Diesem Gerippe fügt das Wörterverzeichnis des Heftchens viele weitere Verdeutschungen hinzu, die alle im gleichen Geist gehalten sind. Fremdwörter wurden nur dort beibehalten, wo sie wirklich gut eingebürgert und als besonders treffend am Platze sind. So spricht man z. B. auch fernerhin von »Motoren« (die Einzahl »Motor« ist auf der ersten Silbe zu betonen, wie Doktor, Faktor) und von »Ballonen«. Dagegen vermeide man die »Aërostatik«, wo sie Luftschiffahrt bedeuten soll, die »Aëroplane« (Flugzeuge, Flugdrachen), die »Aërodrome« (Flugfelder), die »Ailerons« (Hilfsflügel), das »Ballonnet« (Luftsack), das »Chassis« (Rahmen, Gestell), den »Hangar« (Schuppen, Flughalle) und andere gut übertragbare Ausdrücke.

Aus dem Verzeichnis seien ferner noch folgende Wörter für häufig vorkommende Begriffe mitgeteilt:

Aëroplanstoff: Flügelhaut, Flügelbezug, Bespannungsstoff.
Amortisseur: Puffer, Stoßfänger.
Cbauffeur: Mechaniker oder Flugwart.
Chefpilot: Flugmeister, Meisterflieger.
Defekt: Fehler, Mangel, Schaden, Bruch, Versager u. s. w.
Diplom: Zeugnis, Führerzeugnis, Führerschein.
Gauchissement: Verwindung, Verdrehung.
Havarie: Unfall, Schaden, Beschädigung.
Hydroäroplan: Wasserflugzeug, Flugboot.
Karrosserie: Flug(zeug)stuhl, Sitzwehr, Gehäuse, Oberban.
Kommission: Ausschuß.
Konstrukteur, meist: Erbauer.
Organisationskommission: Einrichtungs-, Veranstaltungsausschuß.
Panne: Aussetzer, Schaden, Störung u. s. w.
Pneumatik: Luftreifen.
Propeller: Treiber, Triebschraube.
Reservoir: Behälter.
Tank: Behälter.
Touren (des Motors): Umläufe.
Tourenzahl: Umlaufzahl, Drehzahl.

*) Siehe Nr. 9 d. J. der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.

UNSERE FLIEGER.

Die in unserem Heere wirkenden Flieger haben sowohl auf dem nordöstlichen als auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz wiederholt wichtige Aufgaben erfüllt, und zwar mit einer Unerschrockenheit und Entschlossenheit, wofür die große Zahl der von ihnen erworbenen Auszeichnungen ein beredtes Zeugnis ablegt.

Ein Teil der erfolgten Anerkennungen und Auszeichnungen wurde bereits gemeldet. Anfangs Oktober wurde nun ferner den Oberleutnants Josef von Sohar IR. 6, Emil Kumstat FJB. 17, Oskar Schmoczer von Meczenzef bh. IR. 2, und Alfred Schindler SapB. 10 die Allerhöchste belobende Anerkennung für tapferes Verhalten als Flieger vor dem Feinde zuteil. Vom Armeeoberkommando wurde die goldene Tapferkeitsmedaille in Anerkennung hervorragend tapferen Verhaltens als Flieger vor dem Feinde dem Feuerwerker Robert Meltsch des FAR. 1, zugeteilt der Fliegerkompagnie Nr. 8 verliehen.

Im ganzen haben bis Mitte Oktober die Angehörigen unserer Fliegertruppen sich nicht weniger als sehn Militärverdienstkreuze mit der Kriegsdekoration, 31 Allerhöchste belobende Anerkennungen, zwei goldene und drei silberne Tapferkeitsmedaillen errungen.

Werkmeister Korber, der durch die Verleihung der goldenen Tapferkeitsmedaille ausgezeichnet wurde, vollführte auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz einen Erkundungsflug und geriet hierbei in heftiges feindliches Feuer. Als er sich während dieses Fluges schon den eigenen Truppen näherte, versagte der Motor. Die Notlandung mußte im Bereiche des heftigsten Schrapnellfeuers der serbischen Geschütze erfolgen. Mit einer Ruhe, als befände sich Korber auf einem friedlichen Flugfeld, verließ er seinen Apparat, reinigte die Zündkerzen des Motors, kurbelte an und flog im heftigsten feindlichen Artilleriefeuer, das ihn und den Apparat zum Glück nicht ernstlich gefährdete, zurück.

Es ist ganz erstaunlich, was auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz eine Fliegerabteilung leistete. Es wurden in der Zeit vom 10. August bis 15. September 85 Flüge, darunter sechs über 300 *km*, 36 zwischen 200 und 300 *km* ausgeführt.

Die Zerstörung einer von den Serben bei Kapinovo über die Save geschlagenen Brücke war wenigstens zum Teil das Werk eines Fliegers. Am 13. September unternahm der betreffende Fliegeroffizier in der Zeit von $^1/_2 6$ bis 8 Uhr abends einen Erkundungsflug. Er nahm beim Rückflug die von den Serben über die Save geschlagene Brücke wahr, ließ sich bis auf 200 *m* herunter, warf zwei Bomben zu je 14 *kg* auf die Brücke und traf letztere mit dem zweiten Wurf. Auf dem Heimflug wurde sein Apparat von 14 Projektilen getroffen, ohne jedoch nennenswert Schaden zu nehmen. Ein am 14. September, 5 Uhr früh, ernannt unternommener Erkundungsflug brachte die Gewißheit, daß die genannte Brücke zerstört war.

Am 23. und 24. September bewarfen Flieger einen serbischen Fesselballon aus 600 *m* Höhe mit Handgranaten und beschossen ihn auch mit Leuchtpistolen. Ob ein Treffer erzielt wurde, konnte nicht wahrgenommen werden, doch wurde bei den nachfolgenden Erkundungsflügen konstatiert, daß der Fesselballon nicht mehr aufgelassen war. Es ist also anzunehmen, daß ihn die Flieger unbrauchbar gemacht haben.

Auch im Norden haben unsere Fliegeroffiziere brav gearbeitet. Verläßliche Daten sind momentan, einer Zählungsmeldung zufolge, nur bezüglich einer kleinen Fliegerabteilung bekannt. Die Abteilung hatte sechs Offizierspiloten, von denen einer leider gleich anfänglich infolge einer Havarie seines Apparates abstürzte und tot auf dem Platze blieb. Die übriggebliebenen fünf Fliegeroffiziere absolvierten in der Zeit vom 5. August bis 25. September 78 Flüge, darunter fünf Flüge zu 450, zwei zu 420 und zwei zu 400 *km*, weiter 23 Flüge mit einer Leistung zwischen 300 und 400 *km*, 25 Flüge zwischen 200 und 300 *km* und 16 Flüge mit Leistungen unter 200 *km*. Von diesen fünf Fliegern haben zwei in 22, beziehungsweise 18 Flügen die glänzende Gesamtleistung von 6770, beziehungsweise 4870 *km* erreicht.

Viel machte der Flug in die anfangs Oktober seriöst gewesene Festung Przemysl von sich reden. Der Pilot hatte einen Hauptmann des Generalstabes mit sich. Der Flug in die Festung fand am 1. Oktober statt. In der Gegend von Dubiecko, 80 *km* westlich von Przemysl, garieten die Flieger über russische Truppen, eine Kavalleriedivision, deren Batterien sofort ein überaus heftiges Feuer auf das Flugzeug eröffneten, doch blieben die Sprengpunkte der Schrapnells alle weit hinter den Fliegern. Immer ärger wurde das Feuer, je mehr man sich der Festung näherte. Nane russische Batterien nahmen den Aëroplan aufs Korn. Nun war die Situation sehr ernst. Die Schrapnells explodierten so nah, daß drei Sprengstücke die Tragflächen trafen, darunter ein besonders großes, nur 20 *cm* weit vom Sitz des Beobachters. Man hatte sich der feindlichen Geschosse wegen in bedeutender Höhe halten müssen. Nun galt es, den Apparat über den Novan der Festung in scharfen Spiralen zur Landung hinabzuwinden, was vorzüglich gelang.

Natürlich wurden die Flieger von der Garnison auf freudigste empfangen, brachten sie doch den seit Wochen abgeschnittenen Offizieren Briefe und die lang entbehrten Zeitungen. Die Fahrt aus unseren Linien bis Przemysl hatte gerade eine Stunde gedauert. Nach einer weiteren Stunde war das Oberkommando schon durch ein Radiotelegramm von der glücklichen Ankunft des Aëroplans unterrichtet.

Die Rückfahrt wurde durch schlechtes Wetter lang verzögert. Erst am 7. Oktober konnte man wieder aufsteigen, doch hatte man auch da mit bösem Gegenwind zu kämpfen. Sehr schwierig gestaltete sich das Emporschrauben über die Zone der feindlichen Fernerwirkung. Wenn eine Kurve das Flugzeug gerade über den inneren Gürtel hinaustührte, veranstalteten die russischen Batterien ein wahres Wettschießen nach den Fliegern. Die Schrapnellsprengpunkte lagen nun in unheimlicher Nähe, das Krachen der Explosionen übertönte oft das Geräusch des Motors. Einmal war der Rauch der krepierenden Geschosse so dicht, daß er dem Lenker die Orientierungsmöglichkeit benahm. Durch den Luftwirbel der Explosionen allein wurde das Gleichgewicht des Flugzeuges wiederholt gefährdet, ähnlich, wie ein von der Kugel des Jägers gefehlter Vogel aus seiner Flugrichtung geworfen wird. Außerhalb der Festung erhielt der Apparat noch Feuer von Kavallerie und zwei Bataillonen und wies neuerlich acht Treffer in den Tragflächen auf. Pilot und Beobachter blieben jedoch unverletzt.

Zur Gefahr im Fener kam die im Schneesturm, dem die Flieger in großer Höhe ausgesetzt waren. Zweimal wurden sie heftig hin- und hergeworfen. Bei den unregelmäßigen Bewegungen des Flugzeuges brach ein Benzindruckrohr, das der Beobachter fortan mit der Hand dichthalten mußte. Infolge all dieser Zwischenfälle und des Gegenwindes dauerte der Heimweg vier Stunden. Die den Fliegern gestellte Aufgabe war aber vollkommen gelöst.

Zu erwähnen ist noch, daß bei dieser Gelegenheit und vielleicht auch noch durch andere Flugzeuge Post nach und aus Przemysl befördert wurde.

So ist beispielsweise an einen Wiener Bankbeamten, der am 6. Oktober an seine Eltern nach Przemysl ein Schreiben sandte, am 10. Oktober eine Karte eingelangt, die lautet: »Familie H. befindet sich hier recht wohl. Ergebenster J., Oberleutnant.« Die Karte trägt den Vermerk: »Durch Flieger übermittelt.«

Eine Episode von der seinerseitigen Räumung Lemberg beim Anmarsch der Russen mag hier auch ihre Erwähnung finden. Diese schaffte durch einen russischen Flieger einigermaßen verzögert worden zu sein, indem der wahrscheinlich zwar den Einmarsch unserer durchziehenden Truppen in Lemberg, nicht aber ihren gleichzeitigen Ausmarsch bemerkte.

Aus den Berichten des Kriegsberichterstatters, den das »Berliner Tageblatt« in unser Hauptquartier entsandt hat, ist gar deutlich zu ersehen, daß die Gefahren der Flieger nicht etwa bloß eine klingende Phrase sind, sondern sich recht blutig fühlbar machen. In einer Schilderung heißt es:

»Mit zwei Offizieren unseres Kommandos pilgere ich zu den beiden Flugsangparks des Hauptquartiers hinaus, um die Piloten und die Apparate kennen zu lernen. Der Park gleicht von fern mit seinen Zelthangars, Lastautomobilen, großen Transportzügen und dem Train ans landesüblichen Fuhrwerken einem ländlichen Zirkuswelsen. Der Kommandant amtiert in einer Art Zigeunerwagen, der als Bureau eingerichtet ist. Die Landkarte liegt ausgebreitet auf seinem Schreibtisch. Er repräsentiert mit seiner sicheren Haltung und blitzschnell, kühl und exakt abwägendem Blick den einen wertvollen Fliegertyp wie sein Kamerad draußen den andern des forschen Draufgängers. Allen aber leuchtet gleicherweise die freudige restlose Hingabe an den Beruf aus den Augen. Während Béla Fessen ans auf seinem »Mauz« getauften Flugroß verwegene Spiralen vorliegt, wobei die Tragflächen momentweise senkrecht stehen, steigt sich in den andern Apparat ein. Er ist ebenso wie die übrigen dieses Parkes ein deutscher Albatros-Doppeldecker mit einem hundertpferdigen Mercedes-Motor. Da die österreichischen Lahner-Daimler-Werke den Bedarf nicht zu decken vermochten, hat die österreichisch-ungarische Armee reichsdeutsche Apparate, und zwar durchwegs Doppeldecker des normalen Militärtyps der Firmen Albatros, Aviatik, Deutsche Flugzeugwerke und Luftverkehrsgesellschaft. Neue österreichische Apparate sind in Arbeit, so Lloydapparate.

»Die österreichischen Piloten sprachen mir ihre vollste Zufriedenheit mit den deutschen Flugzeugen aus. Diese Fliegerkompagnie hat seit Kriegsbeginn mit drei deutschen Apparaten 16.000 *km* zurückgelegt; einmal in vier Tagen 1400 *km*. Nie kam ein Versager vor. Nur als die Flugzeuge nach der zweiten Lemberger Schlacht mangels des langsam nachkommenden Trains tagelang im strömenden Regen standen, gab es einen Motordefekt. Obgleich die österreichische Armee das Prinzip anstrebt, als Pilo'en Mannschaften, als Aufklärer Offiziere auszubilden, waren doch die Flugzeugführer, die ich sprach, Offiziere.

»Wenn das Wetter nur irgend die Möglichkeit zur Beobachtung läßt, schwärmen die Flieger aus und kreisen brummend über dem Feind, der sie wütend beschießt. Obwohl sie gewöhnlich eine Mindesthöhe von 1200 bis 1400 *m* einhalten, wurde natürlich auch hier schon mancher herantergeholt. Fünf österreichische Flieger sind tot, drei schwerverletzt; einer davon mußte als transportunfähig in Lemberg zurückgelassen werden. Sechs auf drei Apparaten sind verschollen. Russische Flieger zeigten sich selten. Jüngst wurde ein russischer Flieger von einem Farman-Apparat verfolgt und aus einem angebrachten Maschinengewehr ergebnislos beschossen. Ein andermal in diesen Tagen mußte ein österreichischer Flieger wegen Benzinmangels landen. Er vermutete dort einen Benzinvorrat, den die österreichischen Truppen vergraben hatten. Dabei wird er von Kosaken überrascht, die mit gezücktem Lansen anstürmen. Pilot und Beobachter setzen sich verzweifelt zur Wehr und glauben sich schon verloren, als zufällig ein die Strecke rekognoszierender Panzerzug naht. Die österreichischen Insassen lassen halten, eilen ihren Kameraden zu Hilfe und vertreiben die Kosaken, worauf beide Teile, der eine auf dem Schienenweg, der andre auf dem Luftweg, die Erkundung fortsetzen.

»Ein Aufklärer erzählt mir, daß er das ganze Vordringen der Russen in Galizien beobachtet hat vom ersten Eindringen bei Brody an. Die Kavallerie ritt vor und kehrte zurück. Dann fuhr Artillerie auf, kleine schwarze Pünktchen, die Bespannungspferde gingen beiseite. Gleich darauf blitzte es schon auf. Die Russen graben sich dort in sieben bis acht Staffeln hintereinander ein. Bei ihrem weiteren Vordringen stündten die Russen verschiedene Städte und Ortschaften an. Auch einzelne Phasen der Lemberger Schlacht konnte derselbe Beobachter genau verfolgen. Er sah die beiden letzten Züge von Lemberg abfahren und bemerkte sich aus sicherer Höhe über die Russen, die drei Tage mißtrauisch vor der schon geräumten Stadt standen.«

Letzteres Detail würde mit der vorhin erwähnten Episode übereinstimmen.

Der polnische Fürst Sapieha hat sich unserem Heere als Flieger zur Verfügung gestellt. Es hat bei Grabame-White in England die Flugkunst gelernt und hat dort das Pilotenzeugnis erworben.

»In »Berliner Tageblatt« berichtet der bekannte Schriftsteller Leonhard Adelt aus unserem Kriegspressequartier seine Eindrücke von dem Besuch eines Fingparks, wobei er auch einen Flug mitmachte. Aus seinen vom 31. Oktober datierten Schilderungen sei folgendes herausgegriffen:

»An den verfallenen Dorfkriedhof, auf dem ein in der Gefangenschaft gestorbener Russe neben einem gefallenen Honved schläft und Kühe zwischen den Grabkreuzen grasen, lehnt sich die Schuppenreihe des Flugparkes an. Längs der Wände jedes Holzschuppens bilden die Strohlager der Mannschaft ein rechtwinkliges Viereck um die ihnen anvertrauten Flugzeuge. Draußen auf weitem

Plan zwischen Zeltbangars und Transportwagen sind Maschinengewehre gegen feindliche Flieger postiert. Im Handumdrehen ist hier ein zweckmäßig geschlossenes Ganzes entstanden, das über den Charakter Improvisation hinaus der Bedeutung des Flugwesens für den Artilleriedienst im modernen Positionskrieg mit großem Geschick gerecht wird. Der verdiente Organisator des österreichischen Militärflugwesens, Oberstleutnant Uzelac, der trotz seiner mehr als fünfzig Jahre jeden neu erworbenen Apparat noch selbst erprobt, hat sich gerade bei den Kommandanten dieser beiden Fliegerkompagnien, Hauptmann von Blaschke und Oberleutnant Klarer, zur Inspektion angesagt.

»Der Himmel schaut jetzt Tag für Tag mißmutig drein. Trotzdem steigen nacheinander vier von den deutschen Doppeldeckern auf, die unter ihren Tragflächen neben den rotweißen Kriegsfarben der verbündeten Armee noch das Eiserne Kreuz aufgemalt haben, und an deren Schwanz lange rotweiße Kriegswimpel nachflattern. Zuerst geht Unteroffizier Fliegergang in Ledermanng und Fliesschuhen über den Steifeln mit einem Oberleutnant als Aufklärer auf einem Albatros-Zweidecker ab. Ihm folgen auf einem Aviatikapparat die beiden Oberleutnants Wagner, die zwei Handbomben in eine Zeitung mit Berichten über unsere Siege »zur gefälligen Lektüre« einschlagen. Sie nehmen die direkte Richtung nach Riberg über das feindliche Zentrum. Den Beschluß machen wieder zwei Albatros-Doppeldecker. Der eine von ihnen, den ich bestelge, weist bereits vierzehn Schußstellen auf, darunter eine hart hinter dem Pilotensitz. Auf diesem »Steffe getauften Doppeldecker flog Taussig mit einem Generalstabshauptmann nach dem gemeldeten Przemysl und zurück, wobei er sich im Schneesturm zwei Zehen erfror. Heute fährt Leutnant Fessel den »Steffe.

» . . . Bei dem Städtchen Nosciska befinden sich im Dreieck zwischen zwei Straßen und der Lemberger Bahn Reste des russischen Flugparkes, zwei mit einem Maschinengewehr armierte Farman-Doppeldecker und vier gleichfalls französische Eindecker. Einer der Farman-Apparate ist gleichzeitig mit uns unterwegs. Eine wolkenfreie Himmelsstraße begünstigt ihn. Es gelangte bis über österreichisch-ungarisch-Stellungen, wo er bei Schloß Hurzecko drei Bomben abwarf. Wie ich später erfuhr, richteten sie außer ein paar zersprungenen Fensterscheiben keinen Schaden an. Die russischen Flieger hatten sich über die Bombenwürfe ihrer österreichisch-ungarischen Konkurrenten schwer geärgert, und einer schwor ihnen Rache. Er meinte es vertefelt ernst damit. Nachdem er brieflich Abschied von Frau und Kindern genommen, flog er auf die Suche nach feindlichen Fliegern aus und entdeckte einen Doppeldecker, den ein Unteroffizier als Pilot und Oberleutnant Rosenthal als Aufklärer dirigierten. Er verfolgte sie und überflog sie schließlich auf seinem schnellen Nieuport-Eindecker. Dann stürzte er sich mit seinem Apparat auf den feindlichen herab, so daß alle drei Flieger abstürzten und zerschmettert am Erdboden lagen. Erst dadurch, daß der Zar den russischen Flieger noch im Tode mit dem Andreas-Orden dekorierte, wurde das Schicksal der Vermißten bei den österreichischen Fliegern bekannt.«

Der schon von Friedenszeiten her in den Luftschifferkreisen wohlbekannte Feldpilot Oberleutnant Aladár Taussig ist es gewesen, der anfangs Oktober den vielbewunderten Flug in das belagerte Przemysl und zurück zur Hauptarmee ausgeführt hat.

Wie schon erwähnt, brachte er außer wichtigen Meldungen auch Feldpost aus der Festung mit und vermittelte so Nachrichten an die freudig überraschten Angehörigen der vorübergehend Eingeschlossenen.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch eine Geldspende ans Rote Kreuz durch die Luft befördert.

Auch über eine nicht kriegerische, aber deshalb nicht minder anerkennenswerte Flugleistung ist zu berichten. Am 13. Oktober überquerten nämlich nicht weniger als drei Flugzeuge mit Wiener-Neustädter Offizieren hintereinander den Schneeberg, dessen Höhe 2070 *m* beträgt.

Um 1/8 8 Uhr stieg Oberleutnant Béla von Losonczy auf und überflog den Berg in 2900 *m* Höhe. Über St. Pölten, Tulln und Baden kam er um 1/4 10 Uhr nach Neustadt zurück.

Zehn Minuten später war Oberleutnant Alfred Heide mit Leutnant Rudolf Henke aufgestiegen, überflog in 2700 *m* den Schneeberg, wendete nach Aspang und kam über Ödenburg nach zweistündigem Fluge zurück.

Um 3/4 11 Uhr verließ Fähnrich Bratmann mit Leutnant Landa das Fingfeld und setzte in 2700 *m* Höhe über den Kahlenstein und das Klosterwappen. Um 12 Uhr mittags landete er wieder auf dem Fingfelde.

DIE LUFTSCHIFFURCHT IN LONDON.

21. Oktober.

Die Angst vor den Zeppelinluftschiffen ist seit dem Fall von Antwerpen in London noch bedeutend gesteigert. Man nimmt an, daß die Deutschen in Antwerpen oder an einem anderen geeigneten Ort in Belgien eine Luftflotte zusammenziehen und sie auf England, natürlich insbesondere auf London, loslassen werden. Wie sagte doch vor etwa zwei Monaten Graf Zeppelin? »Nur Geduld! Kommt alles noch!« — Englische Blätter rechnen jetzt auf etwa ein Dutzend Zeppelin-Luftschiffe und auf ebenso viele Parseval-Ballone.

Der Kommandant der Verteidigungswerke an der Themse Medway ließ eine Bekanntmachung anschlagen, worin die Bevölkerung vor feindlichen Luftschiffen und Flugzeugen gewarnt wird. Man möge, sobald man schießen höre, Deckung suchen, und zwar möglichst in Kellern und Bodenvertiefungen.

Der englische Minister des Innern erließ eine neue, vorläufig bis zum 1. November geltende Verordnung, der zufolge alle Lichter und Laternen in London, welche von oben herab sichtbar sind, womöglich an ihrer oberen Seite bedeckt, die Beleuchtung der Läden eingeschränkt, ununterbrochene Lichtreihen teilweise gelöscht und Lichter mit unregelmäßigen Zwischenräumen angezündet werden müssen.

Bezeichnend ist, daß man in den Londoner Zeitungen täglich Briefe besorgter Leser finden kann, die die Aufmerksamkeit auf die aus den Lüften drohende Gefahr lenken. Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß diese Briefe in die Presse hineingeschrieben werden, um das Ausland und besonders Deutschland irrezuführen. Ein »treuer Leser« des »Evening Standard« schrieb, daß es doch wünschenswert sein würde, wenn die Lichter auf dem Zifferblatte des »Big Ben« — des großen Turmes neben dem Parlamentsgebäude — des Abends ausgelöscht und das Schlagwerk abgestellt würde, da sie weithin leuchtende Zifferblatt den Luftschiffen den Weg weisen könnte. Ein anderer wiederum beschwerte sich, daß Scheinwerfer auf dem Buckingham-Palast, auf dem Gebäude der Admiralität und anderen Regierungsgebäuden aufgestellt sind, die gleichfalls nur dazu dienen könnten, die Aufmerksamkeit feindlicher Luftschiffe auf diese Gebäude zu lenken. Tatsache jedoch ist, wie ein Korrespondent der »B. Z. am Mittage« erfährt, »daß die Lichter des »Big Ben« schon seit Wochen nicht mehr angezündet werden und daß die hauptsächlichsten Gebäude des Nachts in tiefstes Dunkel gehüllt sind. Nichts ist von Scheinwerfern zu bemerken. Nur ein einziger befindet sich innerhalb der Stadt, und zwar auf der Marble Arch, und wenn diese einer Zeppelinbombe zum Opfer fallen sollte, wäre der Schaden nicht allzu groß. Die staatlichen Gebäude sind aber in anderer Weise geschützt. Über dem Dach der Admiralität z. B. erhebt sich in schräger Lage zum Dache ein riesiges Drahtnetz, das dem Zweck dienen soll, Luftbomben abgleiten zu lassen, ohne daß das Gebäude Schaden nimmt.«

»Die Hauptgeschäftsstraßen im Westen der Stadt erstrahlen jetzt nicht mehr in ihrem sonst üblichen Glanz während der Nachtzeit. Vor allem sind die Straßenlampen durch besondere Schirme derart abgeblendet, daß kein Licht nach oben geworfen werden kann. Die Geschäfte selbst verzichten auf Beleuchtung ihrer Fenster durch

auf der Straße hängende Lampen. Sie begnügen sich mit Innenbeleuchtung und haben außerdem noch während der Nacht ihre Sonnendächer herabgelassen. Mit Hilfe von Luftschiffen ist festgestellt worden, daß die jetzige Beleuchtung der Stadt feindlichen Luftschiffen keine Orientierung gestattet.

Daß die Londoner tatsächlich mit einem Zeppelineinfall rechnen, zeigen die zahllosen Versicherungen, die bei Lloyds abgeschlossen werden. Anfangs der vorigen Woche war die Prämie 1 sh. 6 d für je 100 Schillinge, in dieser Woche aber ist sie auf 2 sh. 6 d gestiegen, da mit der Einnahme von Antwerpen und dem baldigen Einzug in Ostende die Deutschen ja dem mit Lügen gespickten Inselreich immer näher kommen. Auch die Regierung sorgt mit immer neuen Verordnungen und Verfügungen dafür, daß die Zeppelin-Gefahr nicht aus dem Gesichtskreis der Durchschnittsengländer verschwindet und dieser somit immer wieder darauf hingewiesen wird, wie notwendig es ist, daß er sich den Vaterlandsverteidigern anschließt.«

Die »Times« beschäftigte sich kürzlich in einem Leitartikel mit dem eventuellen Angriff Londons durch Zeppelin-Luftschiffe. Sie sagte: »Sobald Luftschiffe kommen, wird das natürlich nicht die geringste Wirkung auf das schließliche Ergebnis des Krieges ausüben. Wir haben recht gute Kenntnis der Zeppeline, wissen auch, wie wir sie zu begrüßen haben werden.«

28. Oktober.

Die gewaltige Furcht der Engländer vor den Zeppelinen wird durch allerlei Nachrichten von den Luftschiffen in Belgien beständig rege erhalten.

Drei Angstgattungen sind gegenwärtig in England, wie ein Berliner Blatt schildert: die Spionenfurcht, die »Zeppelinitis« und die »Betonitis«. Letztere Krankheit ist die abenteuerliche Angst vor heimlichen Betonbettungen, welche die Deutschen um London herum schon in Friedenszeit zur Aufstellung ihrer schweren Kanonen vorbereitet haben sollen!

Selbst der sonst kaltblütige »Star« scheint von Zeppelinitis befallen zu sein, indem das Blatt daran erinnert, daß im vorigen Jahre in Buckinghamshire auf der Domäne Great Missendem Bohrungen durch eine ausländische Gesellschaft mit fremden Arbeitern vorgenommen wurden; später seien jene Bohrungen eingestellt worden. Jetzt vermute man, daß die Deutschen dort ein Benzinlager für einen Zeppelin-Angriff angelegt hätten. Man suche das Gelände eifrigst ab, um den unterirdischen Behälter zu entdecken. Bekanntlich seien auch in Ausländern gehörenden Fabriken in Edinburg und Willerden geheimnisvolle Betonunterlagen entdeckt worden.

Die Luftschiffwerft erstreckt sich wohl in erster Linie auf die Zeppeline, aber natürlich auch auf Flieger. Man glaubt, den am 22. Oktober gemeldeten Brand im Kriegshafen von Sheerness auf eine Fliegerbombe zurückführen zu sollen. Sheerness ist nicht nur Flottenstation, sondern auch Stapelplatz für alle Flottenbedürfnisse. Vorräte jeglicher Art und Kohlen in gewaltigen Mengen liegen in den Schuppen dieser Station für die Flotte bereit. Hier würde sich ein Geschwader nach einem Seekampf mit allem Notwendigen, auch mit Munition, ausstatten können. Die kostbaren Torpedos und Seeminen werden dort ebenfalls aufgespeichert. Über den Umfang des Brandes ist freilich nichts Genaueres bekannt geworden.

2. November.

Nicht genug an den wirklichen Gefahren eines Luftbombardements — das wohl in der Tat immer näher rückt — malt sich die Phantasie der Londoner Bevölkerung die Sache in den grellsten Farben aus und befördert so mit eigener Kraft die Absichten der moralischen Bedrohung. So taucht z. B. die abenteuerliche Geschichte eines neuen deutschen Luftschiffes auf, das zur Beschießung Londons gebaut werden soll. Es sei mit einem Gas, das 10mal leichter als Wasserstoff, und mit einem Metall ausgerüstet, welches stahlhart sei, aber dreimal leichter als Aluminium. Sir William Ramsay dementiert das Gerücht nun das Publikum zu beruhigen.

In den »Times« wird empfohlen, die Mannschaft jener Luftschiffe, die man herabgeschossen, nachdem sie Bomben herabgeworfen haben, als Mörder zu behandeln und aufzuhängen. Das Blatt hofft wohl, durch diese Androhung die deutschen Luftschiffe vom Bombenwerfen abzuschrecken.

Nach einer Meldung des »Daily Telegraph« wurde die Westminster-Abtei für 150.000 Pfund gegen Beschädigung durch Luftfahrzeuge bei Lloyds versichert.

Das däoische Regierungsorgan »Politiken« beschäftigte sich am 27. Oktober mit der Frage, ob England zu Lande angegriffen werden könne, und kommt zu dem Ergebnis, daß, wenn eine Invasion stattfinden sollte, deutsche Truppenmassen über den Kanal auf gewaltigen Transportdampfern hinübergeführt werden müßten, während Zeppeline den Angriff der Truppen durch Zerstörungen und durch Verursachung einer Panik unterstützen könnten. Der Gedanke an ein Bombardement Londons aus der Luft sei durchaus nicht phantastisch; die Gefahr, die London aus der Luft drohe, wachse mit der Zunahme der Herbstnebel. Es werde allmählich fast normöglich werden, von London aus durch den dichten Nebel Luftkreuzer zu entdecken. Die englische Nervosität sei deshalb erklärlich. Was die Truppenladungen selbst betrifft, sei allerdings die Ansicht der Deutschen nicht so groß, solange Englands Flotte unversehrt sei. Die Riesenkanonen der Deutschen reichen nicht über den Kanal, und die englische Kanalküste werde durch die englischen Kriegsschiffe gedeckt sein; die englischen Unterseeboote würden den deutschen Kriegsschiffen und zweigen Transportdampfern großen Schaden zufügen können. Ausgeschlossen sei aber deshalb ein deutscher Landungsversuch in England nicht. Weit größer sei jedoch die Gefahr des Luftbombardements, die London in den kommenden Wochen nicht ruhig schlafen lassen werde.

VON DEN ZEPPELINEN.

Am 28. Oktober erschien zum erstenmal ein Zeppelinluftschiff über Paris. Den Berichten zufolge wurden von dem Ballon sechs Bomben abgeworfen, wovon drei größeren Schaden anrichteten. Acht Personen wurden getötet und eine beträchtliche Anzahl verletzt. Französische Flieger versuchten das Luftschiff anzugreifen, dieses entkam jedoch in die Wolken.

Bei einem der seinerzeit gemeldeten Zeppelinbesuche von Antwerpen gab ein Zwischenfall dem Obermaschinisten Richard Luickhardt aus Wilhelmshaven bei Berlin Gelegenheit zu heldenhaftem Handeln. Das Luftschiff geriet in das Scheinwerferlicht der Festung und sofort wurde aus allen Geschützen ein furchtbares Feuer auf den Lenkbaren eröffnet. Eine Granate explodierte in bedrohlicher Nähe des Ballons und zertrümmerte das Gerüst, an dem eine der hinteren Schrauben befestigt ist. Die schwere Luftschraube neigte sich unglücklicherweise nach innen und drohte in die Gondel zu stürzen, wobei sie unfehlbar die Mannschaft verletzt und die Motoren beschädigt hätte. Es galt nun, während der Fahrt, hoch in der Luft, das Gestänge abzusägen und gleichzeitig die Schraube ohne Gefahr für die Mannschaften zu beseitigen. Luickhard meldete sich freiwillig zu der gefährlichen Aufgabe. Mit einer Metallsäge und mit Feilen kletterte er außen entlang, und es gelang ihm tatsächlich nach einer harten Arbeit von fast einer halben Stunde, die Aufgabe anzufahren und so die weitere Manövrierfähigkeit des »Z«-Schiffes zu sichern. Nicht genug mit dieser Leistung, machte sich Luickhardt auch daran, die Hülle, die auf eine größere Länge angefressen war und infolgedessen starken Luftwiderstand bot, zu flicken. Auch dieses Wagnis, das bei rasender Fahrt ausgeführt werden mußte, gelang. Luickhardt hat zum Lohn für sein tapferes, opfermutiges Verhalten das Eiserne Kreuz erster Klasse erhalten.

DIE FLIEGER ÜBER PARIS.

12 Oktober.

Die Besuche der deutschen Flieger in Paris und Umgebung wurden auch nach der Zurücknahme der breiten Front ins Aisne-Gebiet nicht lange unterbrochen. Interessant, doch wenig verbirgt ist die Meldung, daß seit etwa Ende September die von den Fliegern fallen gelassenen Bomben Projektile größerer Sprengwirkung zu sein scheinen, als die ersten waren.

Die Wirkung der ersten war im physischen Sinn nicht bedeutend, während dafür ihr psychischer Eindruck auf die Pariser ungeheuer war, wie zum Beispiel eine Florenzer Zeitung anfangs September schilderte: »Der materielle Schaden, den die Aëroplane anrichten, ist sehr gering, der moralische aber ungeheuer. Jeder Pariser müßte, wenn er sich der glorreichen Zeit französischer Fliegertriumphe erinnert, die Frage aufwerfen: »Was ist aus uns geworden?« Kann einen Monat nach der Kriegserklärung stehen Ulanen vor Paris. Unser Heer ist nur zurückgewichen wie vor einer unerbittlichen Macht. Schon fordert man uns auf, Paris zu verlassen, und der deutsche Flieger, der erst vor zwei Jahren von uns fliegen lernte, lacht uns aus und bedroht diese Hauptstadt des Lichts. Was ist aus uns geworden?, so muß jeder Franzose sprechen, der heute Zeitungen liest. Bisher war der Krieg fern. Keiner sah ihn. Die deutschen Fliegeroffiziere haben ihn drohend sichtbar gemacht, indem sie unbehelligt am Himmel von Paris erschienen, der bis vor kurzem das glorreiche Feld französischer Flugkunst war. Ein ungekannter Schauer muß das Herz der Metropole durchbebt haben, als sie diese Verkünder des Unheils erblickte. Man hatte ihnen, auf Blériots leichten Fahrzeug weisend, versprochen: in hoc signo vinces (in diesem Zeichen wirst du siegen), und jetzt erscheint das Fahrzeug am blauen Himmel als Vorbote der Niederlage, als Aufzug vom Ende jeder Hoffnung. Den Wunden, die Deutschlands Waffen uns geschlagen, gesellt sich nun tiefste Demütigung, die Schmach, daß Frankreich den gefügelten Menschen nicht verteidigen kann, der auf die Stadt, in der Millionen im Fieber der Machtlosigkeit zittern, das Verderben schleudert. Der deutsche Generalstab wußte, was er tat, als er Flieger nach Paris entsandte, um zu zeigen, daß er Frankreich auch in der Luft besiegt habe.« Brachte doch ein donnender Flieger damals die frohe Kunde von den nahenden Deutschen; ein Flugzeug, das in einer Höhe von 2000 *m* mittags eine ganze Stunde über Paris schwebte und drei Bomben herabwarf. Die erste fiel auf eine Druckerei, die zweite explodierte vor einem Bücherbesitzer, der an der Kasse saß; der dritte wurde durch Splitter leicht verwundet. Die dritte fiel in die Rue Recolette. Zwei Frauen wurden schwer verwundet. Die Bevölkerung glaubte zuerst, daß eine Gasexplosion vorliege und lief an der Stelle zusammen, wo die Detonationen gehört wurden. Bald erschienen Feuerwehr und Polizei und sperrten ab. An drei Stellen lief der Aëroplan mit Sand beschwerte Säcke fallen. Diese enthielten $2^1/_2$ *m* lange Banner in den deutschen Farben sowie Schreiben des Wortlautes: »Das deutsche Heer steht vor den Toren von Paris, es bleibt euch nichts übrig, als euch zu ergeben.« Die psychische Wirkung einer auf solchem Weg gebrachten Botschaft ist begreiflicherweise überwältigend.

Es wurde vorhin eine Meldung von stärkerer Sprengwirkung der Bomben erwähnt. Sie kam über Rotterdam und berichtete über den Flug einer »Taube« am 27. September. »Die »Taube« erschien gegen Mittag über der Stadt und warf mehrere Bomben in der Nähe des Eiffelturmes ab. Eine der Bomben fiel in die Avenue du Trocadero an der Ecke der Rue Freycinet und tötete einen Rechtsanwalt und seine Tochter. Ein Fenster des Hotels de Monaco wurde zertrümmert. Weiter fielen Bomben auf die Rennbahn von Auteuil, wo Vieh weidete, und in der Rue Veneuse und Rue de la Pompe. Die Bomben hatten größere Explosivkraft als die früheren. Man vermutet, daß der Flieger es auf die drahtlose Station des Eiffelturmes abgesehen hatte. Während des Angriffes heirschte Nebel.«

Eine weitere Version stammt von dem Korrespondenten des »Messagero« in Paris, Dnliani. Es dem Bericht heißt es: »... Dichter Nebel lag über der Hauptstadt. Um 11 Uhr begann die Sonne ihn zu durchdringen. Um diese Stunde unternahm es der deutsche Flieger Linnekogel von der Decken, einige Bomben zu werfen. Seine »Taube« erschien in großer Höhe über dem Montmartre und strebte zum Eifelturm, dessen gewaltige Spitze das Nebelmeer überragte. Er umkreiste ihn vorsichtig und flog in der Richtung zum Trocadero weiter. Dort warf er die erste Bombe. Sie fiel in die Rue Freycinet gerade vor den Palast des Fürsten von Monaco und tötete einen Greis von 70 Jahren. Seiner Enkelin wurden beide Beine zerschmettert. Dann warf er Bomben in die Rue de la Pompe und die Rue Veneuse. In dieser Straße war ein unbewohntes Haus zerstört. Endlich ließ der Flieger eine vierte Bombe auf den Rennplatz von Anteuil fallen, die eine Kuh tötete. Darauf ließ er seine an einer Flagge befestigte Visitkarte herunterfallen mit der Aufschrift: »Pariser, empfängt den Gruß eines deutschen Fliegers. Leutnant von der Decken.« Da einige gepanzerte Flugzeuge aufstiegen, entfloh die »Taube« in der Richtung Versailles. Nachmittags erschien wiederum plötzlich eine deutsche »Taube« über Paris, umflog den Eiffelturm und ließ eine Bombe fallen, die ihr Ziel verfehlte und nur geringen Schaden anrichtete. Die »Taube« entfloh, als zwei Flugzeuge aufstiegen und heftiges Gewehrfeuer gegen sie gerichtet wurde. Offenbar wollten die Flieger die Funkenstation des Eiffelturmes zerstören und eine Panik in der Bevölkerung hervorrufen. Aber die Pariser ließen sich nicht einschüchtern. Reges Leben herrschte auf Straßen und Plätzen.« — Die Macht der Gewohnheit! Ob sich die Franzosen auch an die deutschen und österreichischen Mörser gewöhnen werden?

Die Meldung von der stärkeren Wirkung der Bombenwürfe scheint durch unsere Nachrichten nicht bestätigt als widerlegt zu werden. So erschienen am 11 Oktober zwei Flieger über Paris, die mit einigen zwanzig Bomben weit mehr Schaden anrichteten als alle ihre Vorgänger. Die am schwersten getroffenen Stadtteile waren das Faubourg Saint-Antoine und die Rue Lafayette. Unter anderem wurde ein großes Gemüsehaus zum großen Teil demoliert. Auch tagsdarauf warf ein deutscher Flieger Bomben ab. Er wurde von französischen Flugzeugen verjagt und verfolgt, doch, wie es scheint, nicht erreicht.

Um den bombenwerfenden Besuchern entgegenzutreten, organisiert General Hirschauer eine verstärkte »Fliegerpolizei«.

---

17. Oktober.

Die deutschen »Tauben« sind beinahe eine tägliche Erscheinung in Paris geworden; sie sind den Franzosen so bitter unangenehm, daß diese sich gar nicht genug tun können in Abwehrmaßregeln — die freilich durchaus keinen sicheren Effekt haben und die ungebetenen Gäste gewiß nicht fernzuhalten vermögen.

Am 9. Oktober bombardierte und beschädigte eine »Taube« die Eisenbahnstation St. Denis sowie das Polizeigebäude in Chenilis; drei Personen wurden verwundet.

Über die schon kurz gemeldete Tätigkeit zweier »Tauben« am 11. Oktober ist noch folgendes nachzutragen:

Als die beiden deutschen Flieger gegen 11 Uhr vormittags über Paris erschienen, waren die Straßen und Boulevards infolge des schönen Herbstwetters besonders belebt. Wie es den von Nordosten herkommenden Fliegern möglich war, sich trotz der letzthin besonders scharfen Überwachung aller Himmelsgegenden seitens der französischen Fliegerabteilung unverfolgt Paris zu nähern und die Stadt zu überfliegen, bleibt ein Rätsel. Tatsache ist, daß die beiden Flieger plötzlich aus den tiefhängenden grauen Wolken herausstraten und die erschreckt auseinanderstiebende und Zuflucht suchende Pariser Bevölkerung in die Häuser zu flüchten zwangen. Im ganzen wurden, soweit bis jetzt feststeht, von den zwei deutschen Fliegern 21 Bomben niedergeworfen. Zwei Männer, drei Frauen und drei Kinder sind tot und über 26 Menschen verletzt, darunter die meisten recht schwer. Diesmal sind

die Gebäudeschäden ganz enorm; die am schwersten mitgenommenen Stadtviertel sind das Faubourg Saint-Antoine und die Rue Lafayette. In der letzteren, sehr verkehrsreichen, vom Bahnhofe zur Großen Oper führenden Geschäftsstraße wurde ein großes Gebäude zur Hälfte demoliert. — Die Verfolgung wurde erst spät eingeleitet, und so konnten die Flugzeuge ohne besondere Schwierigkeit entschwinden.

Eine andere Meldung vom 12. Oktober besagt: »Seit einigen Tagen hänfen sich die tollkühnen Erkundungsfahrten deutscher Flieger nach Paris. Am gestrigen Sonntag erschienen zwei »Tauben« gegen 10 Uhr und veranlaßten sofort das Zusammenströmen der Menge auf den Straßen. Die ersten Bomben fielen auf die Place Notre Dame de Lorette, in die Rue Bondalne, den Faubourg Montmartre, beschädigten aber nur einige Häuser. Darauf verschwanden die Aëroplane. Um 12 Uhr kehrten sie wieder und begannen sogleich ihr Zerstörungswerk. Eine Bombe fiel auf den Boulevard Montmartre auf ein Hausdach, richtete aber nur geringen Schaden an, weil sie gerade auf die Brandmauer fiel; in diesem Hause befindet sich die Redaktion der »Libre Parole«. Eine andere Bombe fiel auf den Balkon der Wohnung des italienischen Korrespondenten Pome in der Rue de la Banque. Sie durchschlug den Balkon und zerstörte das darunterliegende Zimmer. Weiter vernichtete eine Bombe in der Rue Lafayette ein halbes Haus und das Trambahngleis. Alle Fenster der umliegenden Häuser wurden zertrümmert, viele Personen in der belebten Straße durch den Luftdruck niedergeworfen. — Eine Beschießung der deutschen Flieger im Welchbild der Stadt findet nicht mehr statt, seitdem das letztemal durch zurückfallende Geschosse drei Personen getötet worden sind.«

Am 12. Oktober warf ein deutscher Flieger aus einer »Taube« wieder sechs Bomben auf Paris. Eine davon durchschlug das Glasdach des Nordbahnhofes und fiel zwischen zwei Waggons; die anderen fielen in die Rue Pouchet, Rue Cauchois, auf den Boulevard Bessières und Boulevard Clichy, ohne Schaden anzurichten. Fünf französische Flugzeuge nahmen die Verfolgung des Deutschen auf. Mit welchem Erfolge, ist nicht bekannt.

Der Pariser Korrespondent eines dänischen Blattes gibt eine anschauliche Schilderung des Bombardements vom 12. Oktober: »Ich ging gerade auf dem Boulevard Bonne Nouvelle spazieren und hatte meine Blicke gegen den Himmel gerichtet; da bemerkte ich plötzlich über dem Horizont einen winzigen Punkt; gleich darauf wurde dieses Pünktchen auch von anderen bemerkt und eine begreifliche Unruhe erfaßte den ganzen Boulevard. Die Leute sprangen aus den Straßenbahnwagen, die Kutscher peitschten ihre Pferde und suchten in wilder Hast aus dem gefährlichen Bereich zu entkommen. Dann stürzten in die Seitenstraßen und Häusereingänge. Immer näher kam die unheilschwangere »Taube«. Plötzlich stieg die Maschine fast senkrecht in die Höhe und im nächsten Augenblick hörten wir in unserer Nähe ein furchtbares Krachen. Die Menge auf dem Boulevard gebärdete sich nun wie wahnsinnig, die Leute stießen buchstäblich gegeneinander und konnten sich auch nicht beruhigen, obschon die Bombe nicht in unserer unmittelbaren Nähe gefallen war. In wilder Flucht stürzte die Menge nach dem Nordbahnhof und drängte in das Gebäude. Eine Bombe hatte in das Dach des Bahnhofes eingeschlagen und es teilweise zerstört. Man glaubte, daß der Flieger das Bahnhofdach mit dem Dach einer großen Kaserne verwechselt hatte, die unweit von dort, auf der Place de la Répnblique liegt. Die Spannung war ungeheuer, als man von Meudon vier bis fünf französische Flieger kurz hintereinander aufschießen sah. Sie sammelten sich wie ein Ring um die »Taube«, und ein Kampf in der Luft begann sich vor unseren Blicken abzuspielen. Doch das dauerte nicht lange; in einer halben Minute waren alle Flugzeuge verschwunden.

Nicht bloß eine, sondern drei Tauben sollen am 12. Oktober über Paris gekreuzt haben; eine Kopenhagener Meldung besagt nämlich:

»Die erste Taube zeigte sich um $^1/_2$1 Uhr mittags über der Stadt bei Parc Monceau und warf drei Bomben nieder, die jedoch nur geringen materiellen Schaden verursachten. Nach einer Viertelstunde zeigte sich ein neues deutsches Flugzeug, das Bomben nach verschiedenen Richtungen auswarf. Eine traf die Notredamekirche und setzte einen Balken in Brand. Das Feuer wurde jedoch rasch gelöscht. Eine andere Bombe explodierte in einem Garten des Seine-Ufers; drei Personen wurden durch den Luftdruck niedergeworfen, zwei Personen getötet. Ein drittes Bombardement fand am Abend statt; dabei wurden 14 Personen verwundet. Erst jetzt gelang es dem französischen Flugzeuggeschwader, die deutschen Tauben zu verjagen.«

Der »Corriere della Sera« berichtet aus Paris, daß man dort sehr erregt sei wegen der Untätigkeit der französischen Fliegerflotte, welche die deutschen Flieger angestört bis nach Paris kommen lasse, um unschuldige Frauen und Kinder zu töten. Alle Zeitungen rufen nach sofortiger Abhilfe. »Man hatte uns gepanzerte Flugzeuge versprochen«, schreibt der Militärschriftsteller Oberst Ronsset, »und uns zugesagt, daß ein Flugzeuggeschwader beständig Wache halten werde, aber es scheint, daß diese Wache in den Wochentagen ausruht und nur Sonntag die Deutschen angreift 1818.« Die Presse fordert die Einrichtung eines Wachdienstes auf dem Eiffelturm und das Anfassen von Fesselballonen, um die ankommenden deutschen Flugzeuge zu melden, vor allem aber das Anhalten der Flieger, bevor sie Paris erreichen. Die Haltung der Pariser Bevölkerung sei trotzdem bewundernswert ruhig.

Die Pariser Pressestimmen sind, sagt man, darüber einig, daß die mangelhafte Luftwacht die Folge bureaukratischer Organisation sei. Eine Zeitung bemängelt den Umstand, daß, bevor die französischen Aëroplane aus ihren Schuppen herausgeholt werden dürfen, erst eine Reihe von Formalitäten zu erfüllen sei. Darüber vergehe viel kostbare Zeit, und mit der französischen Bureaukratie lange nau keine deutschen Tauben. Andere Zeitungen verlangen die Einführung von Kindeckern, die mit Maschinengewehren ausgerüstet sind, und deren ausschließliche Aufgabe zu sein hätte, nicht Jagd auf bereits über Paris eingetroffene deutsche Flugzeuge zu machen, sondern ständig diejenigen Umgegenden von Paris zu umkreuzen, in denen Annäherungen deutscher Flieger wahrscheinlich sind.

Am 13. Oktober kamen abermals zwei Tauben. Sie sollen verjagt worden sein, ehe sie Schaden stifteten.

Unterm 14. Oktober wird aus Kopenhagen gemeldet, in Paris herrsche »allgemeine Entrüstung über die dreisten Besuche der deutschen Flieger«. Die Blätter fragen, ob die französischen Flieger Ferien haben und verlangen von der Regierung energische Gegenmaßnahmen.

Auf diese Entrüstung der Franzosen antwortet der »Berliner Lokalanzeiger« schlagfertig: »Im Auslande wird einmal wieder gegen uns »Barbaren« Stimmung gemacht. Diesmal mit den Meldungen über die Besuche unserer »Tauben« in Paris. Sie werfen Bomben; und diese Bomben nehmen auf die Zivilbevölkerung keine Rücksicht, sondern platzen auch dann, wenn sich Nichtkombattanten in der Nähe befinden. Das ist bedauerlich, aber nicht zu ändern. Es brancht uns aber umsoweniger Kopfschmerzen zu machen, als die Franzosen mit dem systematischen Bombenwerfen aus Fliegern angefangen haben und dabei nicht die mindeste Rücksicht auf ihre Landsleute von der Zivilbevölkerung nehmen. Sie stellen die militärischen Interessen über das Wohl des einzelnen, selbst des Landsmannes; Cambray z. B. hat das wiederholt erfahren müssen; selbstverständlich ist dies das gute Recht der Franzosen — uns dann aber anzuklagen, weil wir das gleiche Verfahren anwenden, ist denn doch ein starkes Stück. Außerdem aber ist es wirklich ein wenig auffällig, daß bei jedem Besuch unserer »Tauben« über Paris Greise, Frauen und Kinder in der Mehr- oder Einzahl nach den Pariser Meldungen verletzt werden sollen. Diese journalistische Erfindung ist in ihrer regelmäßigen Wiederkehr so plump, daß es wahrhaftig nicht allzu vielen Scharfsinns bedarf, um sie zu durchschauen.«

24. Oktober.

Trotz dem verschärften Wachdienst, der unter dem neuen Leiter der französischen Fliegertruppen eingerichtet wurde, erschienen wieder deutsche Flieger über Paris.

Am 14. Oktober warfen zwei Flieger mehrere Bomben auf die Befestigungswerke vor der Stadt. Beim Nordbahnhof wurden gleichfalls zwei deutsche Flieger beobachtet, denen es trotz der sofort aufgenommenen scharfen Verfolgung gelang, in die deutschen Linien zurückzukehren.

Am gleichen Tage warf ein deutscher Flieger in Nancy mehrere Bomben und eine Proklamation hinab, in der er ankündigte, daß Nancy bald deutsch sein werde.

Eine in Paris abgeworfene Proklamation teilte mit, daß Antwerpen gefallen ist, eine andere war an den Befehlshaber in Paris gerichtet und lautete wie folgt: »Ich bin glücklich, Euch mitteilen zu können, daß die französischen Offiziere, deren Namen folgen und die gefangen genommen sind, sich wohl befinden. Auf ihren Wunsch habe ich diesen Brief geschrieben. Ich bedanere sehr, daß er zusammen mit Bomben über die Stadt geworfen wird, aber so ist nun einmal der Krieg. Auf Wiedersehen, Pariser! Leutnant Hans Steffen.«

Von den zwanzig am 11. Oktober auf Paris geworfenen Bomben fiel auch eine in die dortige Redaktion der römischen Zeitung »Giornale d'Italia«. Der Korrespondent dieses Blattes schildert den Vorfall wie folgt:

»Durch Unwohlsein ans Bett gefesselt, lag ich in einem Zimmer am Ende des Ganges der Wohnung, die gleichzeitig die Redaktion der Zeitung und die Zimmer der Familie Schiss enthält. Ich war gegen 1 Uhr nachmittag gerade dabei, die ersten Abendseitungen zu lesen, als plötslich ein furchtbarer Stoß, wie von einem Erdbeben, mich aus meinem Bett an die gegenüberliegende Wand schleuderte, während die Luft mit einem furchtbaren Knall erschüttert wurde; Gläser und Fensterscheiben klirrten und schwere Möbel fielen dumpf zusammen. Als ich zur Besinnung kam, wurde mir klar, daß eine Bombe in unsere Räume geschleudert worden war, und diese Annahme bestätigte sich.

»Die schöne Terrasse, auf die alle Zimmer der Wohnung hinausgehen, war ein ungeheures Loch geworden und von dem darunter liegenden Stockwerk wirbelte durch die Öffnung ein schwerer, schwarzer Rauch von einem beginnenden Brande. Aus meinem Zimmer ging ich ins Arbeitszimmer, wo die Fenster in Splitterben, alle Spiegel waren zerbrochen, die Schranktüren lagen auf dem Boden. Die Möbel waren umgestürzt und von den Splittern des Geschosses zerrissen. Nicht das Geringste von dem, was die Wohnung schmückte, war an Ort und Stelle geblieben. Alles war durcheinandergeworfen. Das ganze Haus gab den Eindruck einer Verwüstung wie nach einem katastrophalen Erdbeben.

»Aus dem unter mir liegenden Stockwerk stiegen Rauchwolken empor; dort war die Bombe in den Salon gefallen, der den Mittelpunkt der Wohnung bildet. Ich versuchte, auf die Terrasse hinauszugehen; es war unmöglich. Jenseits meines Arbeitszimmers begann der Abgrund. Von der 21 *m* langen und 2½ *m* breiten Terrasse war über ein Drittel zusammengestürzt und hatte beim Niederbrechen die seitliche Mauer mitgenommen, auf der die Telephondrähte befestigt waren. Endlich erschien die Polizei, drang in das zerstörte Gebäude ein, und die Feuerwehr, die schleunigst herbeigekommen war, machte sich an die Löschung des Brandes, der um sich zu greifen drohte. Die Splitter der Bombe wurden zur Untersuchung gesammelt; gestern erfuhren wir, daß sie mit Dynamit geladen war, wovon jedenfalls die Heftigkeit der Explosion und die starken Beschädigungen an Mauern und Möbeln stimmen.«

In dem Feldpostbrief eines deutschen Fliegeroffiziers, der mit fünf Kameraden am 11. Oktober über Paris kreuzte, heißt es:

»Der Abflug war so angesetzt, daß wir uns französischer Zeit zwischen 12 und 1 Uhr über der französischen Hauptstadt eintreffen mußten. Viele kleine Wolken ließen uns unentdeckt über Paris ankommen; dann ging es abwärts durch Wolken durch. Im ganzen wurden 17 Bomben heruntergeworfen. Zugleich waren unsere Wurfkasten gespickt mit Zetteln, worauf an lesen war: »Antwerpen genommen. Ihr kommt nächstens daran. Herzliche Grüße. Feldfliegerabteilung 3 und General Deimling.«

Die Franzosen haben in ihren Berichten die Zettel unterschlagen; sie melden nur von zwei »Tauben«, unseren dritten Doppeldecker entdeckten sie überhaupt nicht. Wir machten auch photographische Aufnahmen. Erfolg der Bombenwürfe: Schwerer Materialschaden. In einigen Stadtteilen wurden die Häuser halb zertrümmert; ferner wurden acht Personen getötet und 26 schwer verletzt. C'est la guerre.

Paris tobt und ergreift schleunigst neue Maßnahmen zur Abwehr. Unsere drei Flugzeuge waren das erste Geschwader über Paris. Geschlossen landeten wir wieder in unserem Flughafen nach einer Flugzeit von 3 Stunden 45 Minuten.«

DEUTSCHE FLIEGER IN ENGLAND.

Ein neues Kapitel der Fliegertaten im großen Kriege beginnt. Am 26. Oktober ist das erste deutsche Kriegeflugzeug in England entdeckten. Es flog nach Dover, wo es Bomben abwarf, und soll auch London erreicht haben.

Die erste Quelle für diese Nachricht war die »Bapanmer Zeitung« am Mittage, ein Blatt, das in dem französischen Ort Bapanme als Feldzeitung für die in Frankreich befindlichen deutschen Truppen erscheint. Dieses meldete kurz, daß Leutnant Caspar und Oberleutnant Roos von der Fliegerabteilung den Kanal überflogen und auf ein Festungswerk bei Dover zwei Bomben geschleudert haben.

Dem »Berl. Lokalanz.« wurde gemeldet, Leutnant Caspar, Referendar, habe an seine in Kassel lebenden Eltern eine ausführliche Beschreibung der Fahrt gesendet, die bei ziemlich starkem Winde vorgenommen wurde und ausgezeichnet glückte. Es warden fünfzehn Bomben in Dover geworfen. Diese hätten, soweit der beobachtende Offizier feststellen konnte, an den Küstenwerken erheblichen Schaden angerichtet. Dann seien die Flieger, die sich in sehr großer Höhe hielten, wieder glücklich im Kreise ihrer Kameraden auf belgischem Boden gelandet.

Der Flug soll im ganzen fünfeinhalb Stunden gedauert haben.

Der Feldpostkarte eines deutschen Offiziers ist ferner zu entnehmen, daß die beiden Flieger auch über London erschienen sind. In der vom 28. Oktober datierten Feldpostkarte, die von der »Frankischen Zeitung« veröffentlicht wird, heißt es:

»Gestern abend hatten wir ein sehr hübsches Fest. Wir waren eingeladen bei einer Fliegerabteilung, die eben die Rückkehr zweier Flieger aus London feierte. Diese Herren haben in Dover Bomben geworfen.«

FLIEGERKÄMPFE.

Es sind nun schon mehrere Kämpfe von Fliegern untereinander vorgekommen. Die Erlebnisse Werners, der in seinem Eindecker von zwei feindlichen Flugzeugen, einem Bristol-Doppeldecker und einem Blériot-Eindecker, angegriffen wurde, aber heil in die deutschen Reihen gelangte, sind bereits bekannt.

Aus den Gefechten vor Lüttich berichtete ein Soldat: »Am 17. August konnten wir dicht über unseren Köpfen den Kampf eines französischen Doppeldeckers mit einer deutschen Rumpler-Taube beobachten. Aus der Fransose in Sicht kam, schossen wir auf ihn, konnten ihn aber nicht treffen. Er war indes noch keine 100 *m* weit gekommen, als eine deutsche Rumpler-Taube auf ihn stieß. Der Franzose versuchte über sie zu kommen, erhielt aber von der »Taube« einen tadellosen Treffer, so daß er im Gleitflug niedergehen mußte. Die ihn führenden französischen Offiziere haben sich selbst erschossen.«

Deutsche Piloten, die in und um Paris krensten, sind wiederholt von französischen Fliegern verfolgt, doch, wie es scheint, nicht herabgeholt worden.

Von englischer Seite stammt ein Bericht über einen Luftzweikampf, der am 30. September über belgischem Boden stattgefunden haben soll. Der Engländer hatte die Deutschen in ihren Stellungen auffallend beunruhigt. Er wurde in der Luft von einem deutschen Flieger angegriffen und verwundet, doch gelang es ihm noch, innerhalb der englischen Linie in der Nähe eines Lazarettes zu landen.

Hauptmann Nestorow, einer der bekanntesten russischen Militärflieger, ist, wie es scheint, einem Luftkampfe zum Opfer gefallen. Über dem russischen Heer bei Sokal erschienen am 30. September drei österreichisch-ungarische Flieger, die Bomben warfen. Als das russische Feuer auf diese Flieger wirkungslos blieb, stieg Nestorow auf und beschoß mit einem Revolver die feindlichen Flieger. Es ging ihm aber bald die Munition aus, und nun versuchte er, einen der feindlichen Flugzeuge zu rammen. Inzwischen feuerte ein anderer Flieger auf Nestorow und traf ihn in den Nacken. Nestorows Flugzeug ging nun in langsamen Spiralen abwärts, und erst aus etwa 200 *m* Höhe stürzte die Maschine ab. Bei der Besichtigung des abgestürzten Apparates und des darunter begrabenen Fliegers sah man, daß der Tote die Hand noch am Steuerrhebel des Apparates hatte. Wie man sieht, stimmen die ersten Berichte nicht, worin von einem gleichzeitigen Absturz zweier Flugzeuge die Rede war, und wonach nicht bloß Nestorow, sondern auch sein Beswinger das Leben verloren haben sollte.

Am 4. Oktober waren, wie eine englische Quelle über Christiania mittelt, Autwerpens Einwohner Zeugen eines spannenden Luftduells zwischen einer deutschen »Taube« und einem belgischen Zweidecker über dem Zentrum der Stadt, wohin die »Taube« den Zweidecker verfolgt hatte. Die belgische Maschine war mit einer automatischen Pistole, die deutsche mit einer Mitrailleuse bewaffnet. Die »Taube« setzte ihre Jagd fort, bis sie in einen Regen von Schrapnells geriet. Sie entkam, ohne allen großen Schaden angerichtet zu haben. Dieser spannende Kampf wurde von fast der ganzen Bevölkerung, die die Straßen füllte, beobachtet«.

VON DEUTSCHEN FLIEGERN.

In Frankreich werden die Leistungen der deutschen Flieger nicht nur anerkannt, sondern auch ganz gerne dazu benützt, die Erfolglosigkeit des eigenen Heeres zu entschuldigen.

Der Berichterstatter des »Stars« in Bordeaux meldete kürzlich: Die Ursache, daß die Schlacht in Frankreich so schwer zu einer Entscheidung zu bringen ist, so daß diese öfters nahe und dann wiederum fern zu sein scheint, liegt darin, daß die Rekognoszierungen der Flieger Überraschungen sehr erschweren. Die Deutschen werden von ihren Fliegern fortwährend über sämtliche größere Bewegungen von Truppen und Transporten unterrichtet.

Zur Genugtuung der Pariser begannen Mitte Oktober die französischen Flieger ihren Wachdienst und zahlreiche französische Ein- und Zweidecker kreuzten von da an über Paris. Bei Roneo erschien am 13. Oktober eine deutsche Taube und warf einen Aufruf herab, der besagt: »Franzosen, man betrügt euch, die Deutschen sind siegreich, hütet euch vor den Engländern und ihrer Falschheit!«

Mehrmals kamen deutsche Flugzeuge nach Calais.

Am 25. Oktober bombardierte wieder ein deutscher Flieger Reims. Mehrere französische Flieger jagten nach der »Taube«. Als ein zweiter deutscher Flieger zu Hilfe kam, flohen die französischen Aëroplane. Später wurde Reims nochmals von deutschen Fliegern bombardiert. Auch Dünkirchen und Mont d'Ida erhielten den Besuch deutscher Flieger, die Bomben herabwarfen.

Am gleichen Tag überflog eine »Taube« Belfort. Zwei andere »Tauben« versuchten über Compiègne Paris zu erreichen. Sie wurden jedoch von fünf französischen Aëroplanen verfolgt.

Unterm 31. Oktober meldet »Daily Mail« aus Nordfrankreich, daß zwei deutsche Flieger Bethune mit Bomben bewarfen. Die erste explodierte nicht, die zweite hat neunzehn Personen getötet und vierzig verwundet; auch auf Dünkirchen fiel am gleichen Tage eine Bombe, die in der Rue du College sämtliche Fensterscheiben zertrümmerte.

Dem »Essener Generalanz.« wurde ein Brief des wohlbekannten deutschen Fliegers Suwelack zur Verfügung gestellt, worin sehr anschaulich ein Artilleriekampf aus der Vogelschau geschildert wird. Suwelack schreibt da im September:

»Ein herrliches Schauspiel ist so ein Artilleriekampf; mit welch furchtbarer Schnelligkeit unsere Leute aufrücken, ist gar nicht zu schildern. Die Artillerie ist vorn, die Infanteristen klettern auf die Geschütze, nun den laufenden Rothosen noch etwas nachzuschicken. Das Rattern der Maschinengewehre und das Schießen der Infanterie vergeht in dem Kanonendonner. Herrlich ist es, wenn die weißen Wölkchen plötzlich auftauchen. Es ist ja ein etwas komisches Gefühl, wenn beim Fliegen rechts und links weiße Wölkchen erscheinen; man fliegt dann lieber 2000 *m* hoch. In 1200 *m* Höhe werden noch Flugzeuge getroffen, und zwar sehr gut. Ein Albatros hatte 17 Schuß durch die Flügel und einen 10 *cm* hinter dem Sitz. Ich habe für die nächste Zeit eine wunderbare Aufgabe, über die ich aber nicht schreiben darf. Aber wir Flieger vergehen vor Ungeduld; unsere Hauptleute haben viel zu tun, uns in Schach zu halten. Hauptsächlich werden wir zu den Artilleriekämpfen herangezogen. Neulich haben wir einen französischen Flughafen entdeckt und bombardiert, und zwar mit Erfolg. Heute nachmittags fliege ich über Givet und, so Gott will, bald über Paris. Das wird ein lustiges Fliegen, uns alle beseelt nur der eine Gedanke: Durch!«

OBERLEUTNANT SANCHEZ DE LA CERDA †.

Auf dem serbischen Kriegsschauplatze ist Albert Sanchez de la Cerda, k. u. k. Oberleutnant und Feldpilot, gefallen.

Der Flieger hatte, wie man meldet, die Aufgabe erhalten, die serbischen Artilleriestellungen zu ermitteln. Er flog weit in das serbische Gebiet hinein. Als Beobachter war Oberleutnant Graber mit ihm. Die Offiziere waren mit ihrer Aufgabe bereits fertig und schickten sich an, umzukehren, als sie plötzlich von den Serben heftig beschossen wurden. Beide Offiziere wurden verletzt. Sanchez erhielt einen Schuß in den Unterleib, Oberleutnant Gruber eine Verletzung am Fuße. Trotz den furchtbaren Schmerzen steuerte Sanchez den Apparat den Linien unserer Truppen zu und landete glatt. Durch die Sicherheit, mit der er, selbst zu Tode verwundet, den Aëroplan aus dem Bereiche des feindlichen Feuers brachte, rettete er seinem Kameraden das Leben.

Oberleutnant Sanchez wurde in ein Sanatorium in Dolna-Tuzla gebracht, wo er am darauffolgenden Tage starb.

Noch vor seinem Tode erhielt der heldenmütige Offizier, der schon zu Beginn des Feldzuges mit dem Signum laudis ausgezeichnet worden war, das ihm vom Kaiser telegraphisch verliehene Militärverdienstkreuz.

Oberleutnant Sanchez, der jetzt 26 Jahre alt war, entstammte einer alten Offiziersfamilie, die vor 200 Jahren aus Spanien nach Österreich kam und deren Name in fast allen Feldzügen genannt wurde. Der Vater des dahingeschiedenen Helden ist Generalmajor i. P. und lebt in Triest. Sanchez war ein Schüler Blaschkes. Er war mit Fräulein Elly Jülg, Tochter des k. k. Nantischen Oberinspektors Bernhard Jülg im Handelsministerium, verlobt. Die junge Dame war auf die Kunde von der Verwundung ihres Bräutigams sofort an das Sterbelager geeilt.

BARON FRANZ BERLEPSCH †.

Franz Freiherr von Berlepsch, eine der bekanntesten Gestalten unserer Luftschifferkreise, hat den Tod auf dem Schlachtfelde gefunden. Baron Berlepsch wurde am 14. Dezember 1875 auf Schloß Horskyfeld bei Kolin geboren. Er trat 1893 in die Infanterie-Kadettenschule Liebenau ein, aus der er im Jahre 1896 als Kadett-Offiziersstellvertreter zum Feldjägerbataillon Nr. 22 ausgemustert wurde. Mit 1. November 1897 zum Leutnant ernannt, avancierte Baron Berlepsch 1901 zum Oberleutnant und erhielt in diesem Jahre auch seine Einberufung in die Kriegsschule. Nach Absolvierung derselben rückte er 1903 wieder zu seinem Bataillone ein. Im Jahre 1904 besuchte Baron Berlepsch den Militär-Luftschifferkurs zum ersten Male, machte denselben im darauffolgenden Jahre

FRANZ FREIHERR VON BERLEPSCH.

ein zweites Mal mit und war dann dauernd dahin kommandiert. Wiederholt leitete er Ballonabteilungen bei den großen Manövern.

Seit dem Jahre 1907 Mitglied des Wieuer (später k. k. Österreichischen) Aëro-Klubs, bekleidete Baron Berlepsch, inzwischen zum Hauptmann vorgerückt, seit dem Rücktritt des Präsidenten Victor Silberer die arbeitsreiche Stelle eines Generalsekretärs. Im vorigen Jahre nahm Baron Berlepsch vom Militär seinen Abschied, um sich ganz den Vereinsgeschäften und der Propaganda für die Luftschiffahrt zu widmen.

Als der Krieg ausbrach, zog Freiherr von Berlepsch wieder das Kaisers Rock an und rückte als Hauptmann zu seinem Regiment, den Tiroler Kaiserjägern, ein. Wenige Wochen vor der Mobilisierung hatte er geheiratet. Der nun dahingegangene überaus beliebte Offizier, den das obenstehende Bild als Oberleutnant zeigt, wird von zahllosen Freunden tief betrauert.

VERLUSTLISTE UNSERER FLIEGER.

Unsere Fliegertruppe hat nach den bis jetzt erschienenen amtlichen Listen folgende Verluste zu verzeichnen, die hier alphabetisch geordnet sind:

Oberleutnant Karl Adrario (IR. Nr. 97) verwundet, Oberleutnant Andreas Alexay (IR. 66) verwundet und kriegsgefangen, Oberleutnant Artur Böhm (FKKR. 3) verwundet, Oberleutnant Josef Flasnig (Fest.AR. 4) tot, Oberleutnant Manfred Georgievic (FJB. 26) tot, Oberleutnant Guido Georgievits von Apadia (HR. 9) kriegsgefangen, Oberleutnant Franz Kadelac (IR. 98) kriegsgefangen, Oberleutnant Johann Maudl (Fest.AR. 4) verwundet, Oberleutnant Friedrich Rosenthal (IR. 15) kriegsgefangen, Oberleutnant Hugo Schwab (IR. 57) kriegsgefangen, Oberleutnant Karl Stauber (IR. 36) verwundet, Oberleutnant Eugen Steiner-Göltl Edler von Auring (LR. 29) verwundet, Oberleutnant Engelbert Wolf (IR. 92) tot; außerdem fiel der der Fliegertruppe zugeteilte Generalstabshauptmann Rosmanu bei einem Erkundungsflug und Hauptmann Miller als Opfer eines Automobilunglücks.

Auszufügen ist noch der Tod des Oberleutnants Sanches de la Cerda, worüber an besonderer Stelle berichtet wird.

TODESOPFER.

Otto Stiefvater und Leutnant Pappe als sein Begleiter stürzten am 5. Oktober bei Januowitz ab und fanden den Tod. Stiefvater war weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Er erwarb im Januar 1912 in Habsheim im Elsaß sein Flugzeugführerzeugnis auf einem Aviatikdoppeldecker. In seiner Fliegerlaufbahn hatte er schwere Stürze erlitten, die ihn jedoch nicht hinderten, sofort nach Genesung sich wieder dem Flugwesen zuzuwenden. Nachdem er einige Zeit als Fluglehrer bei der Automobil- und Aviatik-A.-G. tätig war, trat er in die Dienste des Flugzeugbauers Emil Jeanniu in Johannisthal bei Berlin. Kurz nach Bekanntwerden der großen Ausschreibung der Nationalflugspende bewarb sich Stiefvater mit Erfolg um die ausgeschriebenen Preise. Am 16. September 1913 flog Stiefvater von Freiburg i. B. über Gotha, Elbing nach Königsberg i. Pr. (1170 *km*). Für diesen hervorragenden Flug erhielt der mutige Flieger 10 000 M. aus der Nationalflugspende. Seit längerer Zeit war Stiefvater als Chefpilot bei der Flugzeugfabrik des Prinzeu Sigismund von Preußen in Danzig tätig. Erfolgreich steuerte er deren Maschineu im »Prinz Heinrich-Flug« und im Fluge »Rund um Berlin«. Sofort nach Ausbruch des Krieges stellte sich Stiefvater dem Vaterlande zur Verfügung. Für gute Aufklärungsflüge wurde er mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet und zum Leutnant befördert, obwohl er früher nie in militärischem Verhältnis gestanden war.

Auch in den Oberleutnants Werner von Beaulieu und Carganico hat Deutschland sehr erfolgreiche, allenthalben bekannte Flieger verloren. Beide fielen im Kampfe. Werner von Beaulieu war 1882 geboren und hat sich besonders beim heurigen Prinz Heinrich-Flug ausgezeichnet. Carganico hat viele hervorragende Überlandflüge ausgeführt.

Die vom Frankfurter »Flugsport« zusammengestellten Verlustlisten der deutschen Fliegertruppen weisen noch so manchen anderen Toten auf. Die Listen vom 30. September und 14. Oktober lauten:

Feldfliegerabteilung: Oberleutnat Jahnow, tot; Leutnant Stoewer, verwundet; Leutnant Koch, tot; Hauptmann Kerkslek, tot; Leutnant Giesche, tot; Leutnant Weutscher, verwundet; Leutnant Holtsmann, vermißt; Leutnant Kleber, vermißt; Unteroffizier d. R. Neufeld, tot; Oberleutnant von Beaulieu, tot; Leutnant Brikner, vermißt; Leutnant Neubaur, vermißt; Oberleutnant Studeut, verwundet; Leutnant von Gronau, tot; Oberleutnant Dalwig, tot; Sergeant Frits Ramin, tot; Unteroffizier Willy Tiemaun, tot; Gefreiter Gerhard Möser, tot; Flieger Georg Hartmann, tot; Musketier Heinrich Schaper, tot; Reservist Wilhelm Hanne, tot

Sergeant Fritz Müller, verwundet; Flieger August Siegert, verwundet; Flieger Seyfert, verwundet; Flieger Josef Schamari, verwundet; Flieger Nikolaus Lelsmann, verwundet; Oberleutnant Reinbold, verwundet; Leutnant v. d. Oelsnitz, verwundet; Leutnant Jüngling, verwundet. — Fliegerersatzabteilung: Leutnant Spless, tot; Flieger Max Trantwein, tot.

Feldfliegerabteilung: Leutnant Schmickaly, verwundet; Leutnant von Lyncker, gefangen; Oberleutnant Viedeck gefangen; Oberleutnant Krauss, gefangen; Leutnant Hans Hesse, in Holland zurückgebeltben; Leutnant Bernhard Schelten-Petersen, tot; Hauptmann Heiurot, verwundet; Oberleutnant Georg Steludorff, heim Absturz schwer verletzt; Leutnant Riedel, beim Absturz leicht verletzt; Leutnant Wulff, verwundet; Reservist Adolf Lehike, tot; Gefreiter Matrix, tot; Krafthrer Ernst Zündorf, verletzt; Musketier Karl Eigenfeld, verletzt; Hauptmann Habrecht, verwundet; Einjährig Freiwilliger Unteroffizier Flugzeugführer Gerhard Hasse, verwundet; Flieger Heinrich Groth, verwundet; Hauptmann von Heemskerck, verwundet; Leutnant Karl Schwab, verwundet; Unteroffizier Wilhelm Trentsch, verwundet; Reservist Artur Fritsche, verwundet; Reservist Buschbauer, verwundet; Flieger Peter Ligus, tot; Leutnant Fritz Heising, verwundet; Flieger Probst, verwundet; Oberleutnant Neumann, tot; Leutnant Fürsteun, tot; Leutnant Ernst, tot.

Eine Verlustliste der österreicbisch-ungarischen Fliegertruppe bringt unsere heutige Nummer an besonderer Stelle. Zu den schon bekannten Todesfällen kam der beklagenswerte Verlust der Oberleutnants Manfred Georgievic und Sanches de la Cerda hinzu.

Am 28 Oktober fiel der in der französischen Armee als Flieger dienende Senator Reymoud.

NOTIZEN.

ÜBER KARLSRUHE zeigten sich am 12. Oktober mehrere feindliche Flieger.

IM ARGONNENWALD wurden am 23. Oktober wieder zwei französische Flugzeuge herantergeschossen.

EIN FLUGZEUG TÄGLICH sollen bisher die Deutschen den Franzosen im Durchschnitt heruntergeschossen haben.

ENGLISCHE FLIEGER wirkten als Aufklärer bei jenen Gefechten um Ostende, in die auch englische Schiffsartillerie eingriff.

EMIL UZELAC, der Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung, ist laut Armeeverordnungsblatt zum Obersten ernannt worden.

PREISE haben einige deutsche Privatleute für diejenigen deutschen Luftfahrer ausgesetzt, die zuerst auf London Bomben hinabwerfen.

ÜBER LILLE sind die deutschen Flugzeuge natürlich auch nicht mäßig gewesen, sondern kreuzten wiederholt über dieser Stadt bis an ihrer Eroberung am 18. Oktober.

WARSCHAU wurde an mehreren Tagen von deutschen Luftschiffen und Flugzeugen bombardiert. Einmal gab es nach einer Reuter-Meldung 44, ein anderes Mal 92 Tote.

IN DÜREN, Rheinprovinz, wurde am 2. November ein französischer Flieger herabgeschossen, der an seinem Flugzeug zur Irreführung eine dentsche Flagge und ein Eisernes Kreuz führte.

DREI FLUGZEUGE der Russen sind, wie jetzt bekannt wird, anfangs September bei Buckheim an der preußisch-russischen Grenze von den eigenen Truppen herabgeschossen worden.

BRINDEJONC DES MOULINAIS, der bekannte französische Distanzflieger, ist schwer verwundet. Er ist in den Berichten seiner Vorgesetzten wiederholt als Erkundungsflieger belobt worden.

HAUPTMANN JULIAN ZBOROWSKI des k. u. k. Infanterieregiments Nr. 7, der bekannte Militär-Luftschiffer, hat den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse mit der Kriegsdekoration erhalten.

GENERAL HIRSCHAUER ist jetzt wieder Chef des Flugwesens in Frankreich. Er war seinerzeit wegen Unstimmigkeiten mit dem Kriegsminister von seiner leitenden Stellung entfernt und durch General Bernard ersetzt worden.

DIE GRÖSSEN »BRUMMER«, die Kruppschen 42-Zentimeter-Mörser, haben eine bemerkenswerte Wirkung auf gerade in der Luft befindliche Flieger. Der Luftdruck, den der Schuß hervorruft, soll deren mehrere zum Sturz gebracht haben.

ROALD AMUNDSEN, der wieder eine Polarexpedition vorhatte, teilte seiner Mannschaft mit, daß er die Forschungsreise vorläufig aufgegeben hat und als Militärflieger in die norwegische Marine eingetreten ist. Er steht vorläufig in Reserve.

ÜBER WIEN und Umgebung sind in gegenwärtiger Zeit öfters Flieger zu sehen. Sie sollen keinen Grund zur Beunruhigung bilden: es sind nämlich unsere eigenen Flugoffiziere, die von den Schulen in Aspern, Fischamend und Wiener-Neustadt aus Übungsflüge machen.

SENATOR REYMOND, jener bekannte französische Politiker, der sich stets für das Flugwesen eingesetzt hat, ist jetzt, wie am 23. Oktober aus Bordeaux gemeldet wird, bei einem Erkundungsflug in der Nähe von Toul von deutschen Kugeln herabgeholt worden und an den Verletzungen gestorben.

INS FRANZÖSISCHE HAUPTQUARTIER warf, wie man unterm 16. Oktober meldet, ein deutscher Flieger eine Bombe, und zwar just als Präsident Poincaré und Generalissimus Joffre dort weilten, in der Nähe sie zu Boden fiel. Das deutsche Flugzeug soll dann von französischen Fliegern herabgeschossen worden sein.

AUS KONSTANTINOPEL meldet man unterm 22. Oktober: Die durch den Marineminister Dschemal Pascha in San Stefano gegründete Schule für Wasserflug hat in wenigen Monaten einige sehr tüchtige türkische Seeflieger ausgebildet. Diese unternehmen gegenwärtig Flugversuche über dem Marmarameer, die bisher durchaus gelangen.

IN BIERVLIET, einem Hafen an der Westerschelde in der holländischen Provinz Zeeland, ist, wie aus Amsterdam unterm 17. Oktober gemeldet wird, ein Zweidecker gelandet, der mit einem Franzosen und einem Belgier, wahrscheinlich Militärs, bemannt war. Er ging wegen Mangels an Benzin nieder. Das Flugzeug wurde vorläufig unter polizeiliche Überwachung gestellt.

OBERST GREY, ein Bruder des englischen Staatssekretärs, wurde von den Deutschen gefangen. Am 15. Oktober wurde nämlich bei Péronne in Nordfrankreich ein englisches Flugzeug durch Artillerie zum Landen gebracht. Zwei bayerische Soldaten hielten die Insassen des Flugzeuges fest. Und da stellte sich heraus, daß einer derselben Oberst Grey, ein Bruder des englischen Staatssekretärs, war.

AUS ROUEN bringt der »Petit Parisien« folgende Meldung: Am 12. Oktober früh überflog ein deutscher Flieger auf einer »Taube« die Rotsener Vorstadt Darnetal und ließ eine deutsche Fahne fallen, mit der Aufschrift: »Franzosen, mau täuscht euch! Die Deutschen sind siegreich, hütet euch vor den Engländern und daren Treulosigkeit«. Die Fahne wurde dem Platskommandanten gebracht.

GRAF ZEPPELIN kam am 25. Oktober auf der Durchreise durch Magdeburg. Auf dem Bahnhof wurde er begeistert vom Publikum begrüßt und von den anwesenden Damen mit Blumen förmlich überschüttet. Mit bezug auf die ihm bereitete Kundgebung bemerkte Graf Zeppelin in einer kurzen Ansprache aus dem Abteilfauster heraus: »Die Begeisterung macht den Sieg.« Als die Bahnhofsbeamter »Deutschland über alles« anstimmten, sagte Graf Zeppelin: »Deutschland über alles noch nicht, aber hoffentlich recht bald.«

SCHÄNDLICH ist die Tat eines englischen Fliegeroffiziers, wovon ein deutscher Feldpostbrief vom westlichen Kriegsschauplatz berichtet: ». . . Vorgestern wurde ein englischer Fliegeroffizier zur Notlandung hinter unseren Schützengräben gezwungen. Er hatte im Flugzeug einen deutschen Gefangenen splitternackt neben sich, der vor Kälte und Fieber zitterte. Man hatte ihn so zwingen wollen, unsere Artilleriestellung zu verraten. Der Engländer ist natürlich dann erschossen worden.« Der englische Offizier stellte sich wahrhaftig in eine Reihe mit den Henkersknechten der Folterkammer; durch schreckliche körperliche Qualen wollte er von einem Menschen ein Geständnis erpressen. Und erschwerend kommt noch der Umstand hinzu, daß ein Offizier einen feindlichen Soldaten zum Vaterlandsverrat mit Gewalt zwingen wollte.

DIE ENGLISCHE LUFTFLOTTE soll während der Truppentransporte von Ostende und Antwerpen einen Patrouillendienst über den Gewässern und den Küsten versehen haben. Einmal mußte ein Luftschiff die Flügel des Propellers wechseln. Der Kommandant fürchtete, daß dazu eine Landung erforderlich sei, aber zwei Mann der Besatzung erboten sich, die Arbeit in der Luft zu machen. Sie kletterten auf die Propellerstange und es gelang ihnen, in 2000 *m* Höhe über dem Meer, die Flügel zu wechseln. — Fleißigen Erkundungsdienst soll an der Front Leutnant Rainey geleistet haben, der anfangs Oktober mit beschädigtem Flugzeug auf dem Luftwege nach England zurückkam. Zwei seiner Mitbeobachter sind durch Gewehr- und Geschützfeuer zerstört worden, ein drittes fing in der Luft Feuer. Jedesmal entrann er aus mit knapper Not dem Tode. Einmal blieb er angeblich 24 Stunden in der Luft.

AUS TSINGTAU schreibt ein Fliegerleutnant unterm 18. August nach Berlin: »Da sitzt man nun hier in Tsingtau, abgeschnitten von jeglicher Nachricht, wundert der Dinge, die da kommen werden. Schrecklich, dieser Zustand der Ungewißheit. Die Bande soll nur herkommen, unser schönes Tsingtau sollen sie nicht so leicht bekommen. Ja, wenn Engländer, Russen und Franzosen zusammenkämen, da sollten die Hunde ihre Koffe kriegen, aber diese faulen Kerls wagen sich nicht her und schicken uns Japan auf den Hals mit der erdrückenden Macht! Na, wir werden uns so schlagen, daß das Vaterland stolz auf uns sein kann. Neulich bin ich abgestürzt, mein Täubchen ging kaputt, ich nichts abgekriegt. Gestern abend hatte ich endlich alles wieder heil und freudig ging's hoch ins Luftmeer. Ich denke, daß ich hier jetzt von großem Nutzen sein werde und durch meine Aufklärungsflüge, die ich täglich Hunderte von Kilometern weit ins Innere Chinas und an den Küsten entlang mache, eine wichtige Aufgabe erfülle. Hoffentlich bleibt mein Täubchen noch recht lange heil, damit ich den Kerls noch recht viel Bomben auf ihre faulen Köppe werfen kann. Leicht ist das Fliegen bei diesen wahnsinnig schwierigen Gelände- und Luftverhältnissen nicht, aber es muß gehen, und Sie wissen, was das bei mir heißt.«

EINE RIESENFLUGZEUG, das der Prager Ingenieur Stiassny in Fischamend gebaut hat, ist dort am 21. Oktober in Trümmer gegangen. Ingenieur Stiassny hat früher bei dem russischen Konstrukteur Sikorski Studien gemacht und ist offenbar durch dessen Riesenflugzeuge angeregt worden. Der »Dreadnought«, den er in Fischamend schuf, wird durch zwei Gnome-Motoren von je 100 P. S. getrieben, hat für eine ganze Anzahl Personen Sitzplätze, zwei Benzinbehälter für je 800 *l* Benzin, einen 40 *l* fassenden Ölbehälter und noch Raum für bedeutendes Kriegsmaterial. Am 21. Oktober sollte der erste Probeflug mit dem Riesenflugzeug stattfinden, das 130.000 K gekostet haben soll. Ingenieur Stiassny bastieg den Apparat und ließ ihn anlaufen. Als er ungefähr 40 *m* zurückgelegt hatte, knickte das Vorderteil des Apparates infolge Nachgebens der Räder ein, während der rückwärtige Teil sich hob. Das Flugzeug lief noch einige Meter am Boden, dann überstürzte es sich und ging in Trümmer. Der Lenker lag unter den Buchstücken. Als man ihn aus seiner Lage befreit hatte, war er in Bewußtlosigkeit verfallen. Der herbeigerufene Arzt konstatierte, daß Stiassny außer einigen Hautabschürfungen glücklicherweise keine besonderen Verletzungen erlitten hat. Nach Verlauf einer Stunde hatte sich der Flugzeugführer bereits leidlich erholt.

IN DÜSSELDORF warf am 8. Oktober ein englischer Flieger auf die Ballonhalle eine Bombe ab, die sowohl das Dach der Halle als ein darin befindliches Luftschiff beschädigte. Der Flieger zeigte sich in der Nähe mehrerer rheinischer Städte. Von der Ballonhalle in Köln wurde er mit Maschinengewehrfeuer vertrieben. In der Nähe der Ehrenfelder Gasanstalt warf er eine Bombe ab, ohne Schaden anzurichten. Bei Köln hatte es der Flieger, wie des weiteren gemeldet wird, anscheinend auf zwei Bahnzüge abgesehen, die in der Nähe der Abfahrtsstelle standen, weil sie keine Einfahrt hatten. Bei Groß-Königsdorf warf der Flieger ans 2000 *m* Höhe eine Bombe in der Nähe der Eisenbahnbrücke, ohne Schaden anzurichten. Als der Flieger sich der Düsseldorfer Halle näherte, wurde er schon weither beschossen, und zwar durch Schrapnell- und Gewehrfeuer. In der Nähe der neuen Halle ließ sich der Flieger fallen, so daß man glaubte, er sei getroffen. Offenbar aber beabsichtigte er nur, sich auf diese Weise dem Feuer zu entziehen, um einen besseren Wurf ausführen zu können. Der Flieger traf mit der Bombe die Halle etwa in der Mitte des Daches. Dem Wurfe folgte eine ungeheure Stichflamme und zehn Minuten lang stieg eine Rauchsäule auf. Äußerlich ist an der Halle nichts zu sehen. Es wird angenommen, daß Verrat vorliegt, da der Flieger gewußt haben muß, daß ein »Zeppelin« seit drei Tagen in der Halle untergebracht ist. Der »Zeppelin« soll nicht mit Gas gefüllt gewesen sein.

JULES VÉDRINES ist zwar nicht, wie ein schwadisches Blatt seinerzeit berichtete, wegen Hochverrats angeklagt und erschossen worden, doch bereits diese Nachricht immerhin auf Vorfällen, die an dem Gerüchte leicht Anlaß geben konnten. Es wurde nämlich jetzt aus privaten Aufzeichnungen bekannt, daß ungeschickte Erkundungen im Flugzeug bei der französischen Niederlage bei Fîtry mitspielten und daß dem Védrines an den strafbaren Ausfällen gehörte. Wenn die Mitteilungen richtig sind, unternahmen damals die Franzosen eine umfassende Bewegung gegen die zwischen Saint-Mihiel und Thiaucourt aufgestellten deutschen Truppen, um eine gefährdete Position zu sichern. Unter Védrines' Führung kreisten Piloten von ungenügender Kühnheit, jedoch aus die notwendigen militärischen Fachkenntnisse, die deutschen Artilleriestellungen auf und berichteten nach Toul, daß die feindlichen Streitkräfte deutlich erkennbare Lücken aufweisen. Nach forcierten Märschen gelangten die französischen Vortruppen bis Fîrey, südlich von Thiaucourt. Plötzlich überraschte sie ein scharfes Artilleriefeuer der Deutschen, und im Nu waren die französischen Spitzen weggemäht. Drei Stunden standen die Truppen in einem mörderischen Feuer, bis die Offiziere einen raschen Rückzug anordneten, der an vielen Stellen in eine hastige Flucht ausartete. In Toul rief die Niederlage der als überaus tüchtig und schneidig berühmten Truppen eine furchtbare Entlänschung hervor. Aus den Reihen hoher Offiziere vernahm man heftige Zornesausbrüche gegen die Unzuverlässigkeit des Erkundungsdienstes durch die Flieger. Der Vorfall dürfte noch den Gegenstand einer militärgerichtlichen Untersuchung bilden.

IN REIMS haben die Deutschen, als sie bei ihrem ersten Vordringen diese Stadt besetzten, wie man weiß, auch viele französische Flugzeuge und Motoren gefunden und beschlagnahmt. Durch eine Weimarer Zeitung wird nun bekannt, daß Rechtsanwalt Marderstelg aus Weimar, Hauptmann und Führer eines Flugzeugparks, der glückliche Erbeuter des wertvollen Gutes war. Hauptmann Marderstelg schreibt: »Am 5. September früh stieß ich, auf die Meldung der Einnahme von Reims hin, sofort mit einem Auto und Begleitmannschaft von Bocroi aus nach Reims gegen die Fliegerstation Béthesy vor, um Betriebsmittel und Ersatzteile zu suchen. Ich fand die Militärstation völlig geräumt vor, suchte und fand etwa 5 *km* nördlich in einer Mulde versteckt die Flugzeugfabrik von Deperdussin, die ich wegen der Minengefahr

zunächst nur mit Leutnant Knose und meinem Burschen betrat und durchsuchte. Ich fand und erbeutete darin neun vollständige Doppeldecker und zwanzig dergleichen Eindecker, teils mit Gnome-, teils mit Renault-, teils mit Anzani-Motoren, die Flugzeuge meist mit Trikolorenkokarde und gefülltem Benzintank, anscheinend alle flugfertig. Weiter erbeutete ich in einem Nebenraum einen Stock von 29 Gnome-Motoren, mehrere starke Renault-Motoren, einen Rbone-Motor, anscheinend alle im besten Zustand, zum Teil mit Abnahmevermerk vom Juli 1914, endlich zahlreiche Ersatzteile und Betriebsstoffe. Offenbar war hier der Bestand der Militärstation bei der eiligen Flucht versteckt worden, denn nach Aussage der Einwohner hatte Deperdussin seine Fabrik schon vor vier Wochen völlig ausgeräumt, was auch der Augenschein lehrte. Alles Kriegsgut ist von mir beschlagnahmt worden. Wert bis eine Million Mark.«

AUS RAGUSA kommt die Meldung, daß eines unserer Flugzeuge am 10. Oktober vormittags die montenegrinischen Artilleriestellungen auf dem Lovcen in wirkungsvoller Weise mit einem Maschinengewehr beschoß und mit Bomben bewarf, bei gleichzeitigem Eingreifen der in der Bucht von Cattaro liegenden Kriegsschiffe. Die feindlichen Artilleriestellungen hatten in der letzten Zeit das Bombardement gegen die Hafenanlagen von Cattaro fortgesetzt, ohne daß hierbei größere Effekte als bei den früheren Beschießungen erzielt worden wären, obgleich französische Artilleristen die montenegrinischen Bedienungsmannschaften der Geschütze auf dem Lovcen angelernt hatten. Auch die französischen Artilleristen schossen nicht besser als ihre Vorgänger. An dem genannten Tage erschien nun das Flugzeug über dem Lovcen und begann die montenegrinischen Positionen aus einem Maschinengewehre zu beschießen. Der Flieger ließ hierauf mehrere Bomben in die Stellungen der Montenegriner fallen, die das Flugzeug vergeblich heschoßen. Gleichzeitig nahm die schwere Schiffsartillerie den Lovcen unter ein heftiges Feuer. Es schien, daß das Bombardement in den feindlichen Stellungen starke Wirkung übte. Die Erkundung des Flugzeuges hatte vollen Erfolg. — Am 18. Oktober erschien kurz nach 2 Uhr morgens eine österreichisch-ungarische Flottille, bestehend aus Torpedobooten und Unterseebooten, überraschend vor Antivari, wo am Tage vorher ein französischer Dampfer Artilleriematerial, Flugzeuge und Proviant für Montenegro ausgeladen hatte, noch im Hafen gelagert waren. Die österreichisch-ungarische Flottille war von einem Wasserflugzeug begleitet, das über den Hafenanlagen von Antivari seine Kreise zog und zwei Bomben sowie einen größeren Zündkörper abwarf. Die Torpedoboote eröffneten ein heftiges Feuer auf die Hafenanlagen unter dem Schutze der Scheinwerfer, und die Lagerschuppen wurden in Brand geschossen und die erneute Radiostation zerstört.

DER FESSELBALLON führt fort, sich zu bewähren. In einer Schilderung der Kämpfe um die Magiera von Freiherrn von Reden im »N. W. T.« heißt es: »... Der feuerleitende Offizier der Batterie hatte die Distanz sobald telephonisch von seinem weit entfernten Kommandostande, der die Schußbeobachtung besorgte, übernommen. Er selbst sah ebensowenig wie seine Mannschaft oder wir selbst irgend etwas vom Feind, der irgendwo in der Ferne hinter dem braunen Acker, der knapp vor uns leicht ansteig, seine Stellungen hatte. Wir wußten nur, daß die Magiera von sicheren russischen Schanzen gekrönt war, deren Lage durch Meldungen unseres Fesselballons soweit bestimmt worden war, daß sie dann einzeln aufgesucht und genau bestimmt werden konnten. Ihre ganze Anlage und Maskierung war so gut, daß sie ohne vorherige genaue Lagebestimmung nie zu sehen gewesen wären. Nun konnten unsere Batterien methodisch ihre Aufgabe, die Niederkämpfung der feindlichen Artillerie, durchführen; dies geschah mit einer Ruhe und Sorgfalt, die an das Benehmen eines Meisterschützen beim Preisschießen erinnerte ... — Nicht bloß in der Einzahl wurde der Fesselballon bei den Magiera-Höhen benützt, sondern in der Mehrzahl, wie man aus dem Bericht eines deutschen Korrespondenten vom 20. Oktober ersehen mag:

» ... An dem uns am nächsten gegenüberliegenden Hügelabhange wurden zwei Fesselballone gefüllt, die sich später die russischen Stellungen auf dem Magiera von oben besehen sollten. In der Mitte des Panoramas hing schon seit Stunden ein Drachenballon, der in dem von einem brennenden Dorfe aufsteigenden Qualm wie eine riesige räucherude Wurst aussah. In der lang herabhängenden Goudel stand ein Beobachter. Weiter nach Norden am andern Ende des Halbkreises begann sich noch ein runder Fesselballon in die Lüfte zu erheben. Auch die Flugmaschine fehlte nicht; es war, wie das Kreuz am Ende erkennen ließ, eine deutsche, sie kam von Nordeu.«

DAS EISERNE KREUZ erwarben sich durch besondere Flugleistungen: Graf Schall, Majore von Lochen, Siegert, die Hauptleute Pobl, Blum, von Jena, Scholl, Geerdts, Rittmeister Graf Wolfskeel, die Oberleutnants Kurt Müller, Saenger, Hahn, Bremer, Peter, Keller, Schlag, Leon, Kögl, Hubert, Hegenauer, Fischer, Schäfer, die Leutenants Baas, Hug, Fricke, Scheuermann, Scherkamp, Krug, Loeser, Boude, Floeck, Aschenhorn, Hahler, von Ruville, Vizefeldwebel Reichert, Unteroffizier Seel, Kahl und die in militärischen Diensten stehenden Zivilflieger Schlegel, Friedrich, Diemer, Reinhard Schroeder, W. von Teuhern und Artur Brandt; sodann die Hauptleute Bahrends, Stellbrinck, die Oberleutnants Bernard, Streble, Knackfuß, Nordt, Dietze, Bube, Hempel, Schweickhard, Pretzell, Friedberg, Ballrich, von der Decken, Ernst Stahl, von Dickhut-Harrach, Freiherr von Thüna, die Leutenants Schinzing, Wilhelm, Fritz Seydel, Hartwich von Winkler, von Hiddessen, Spang, Cless, Müller, Bühler, Logan, Frank, Heimbach, Hartmann, Schlemmer, Behm, Schwarzenberger, Freiherr Rudolf von Esebeck. R. Krause, Both, Graf Bandissin, von Brederlow, Berthold, Wentscher, Vizefeldwebel Grunewald, Sergeant Backhaus, Unteroffizier Haller, Gefreiter Pietsch und Flieger Stiefvater, sowie Oberleutnant d. R. Wolfgang Harlan. Ferner die Hauptleute Genée, Wilberg, die Oberleutnants Niemoeller, Geyer, Palmes, Hans Steffen, Majesky, Sieber, Korn, von Osterroth, die Leutnants Hüttich, Steb, Kübn, Claes, Haesecke, Wegener, Beldi, Krüger, Hans Hesse, Kastner, von Mühlig-Hoffmann, Pfeiffer, Kropp, Hermann, Domagé Linke, Einjährig-Freiwilliger Unteroffizier Küppers, Unteroffizier Fluger und die in militärischen Diensten stehenden Zivilflieger Karl Caspar, Werner Landmann, Bruno Steffen und Franz Steffen, sowie Leutnant d. R. Michaelis, Vorstandsmitglied der Brandenburgischen Flugzeugwerke G. m. b. H. Außerdem erhielt die gesamte Besatzung des Zeppelin-Luftschiffes »Z. 4« das Eiserne Kreuz. Es sind dies: Kommandant Hauptmann von Quast, Beobachtungsoffizier Hauptmann Gericke, zweiter Führer Leutnant Seberzer, Fahrtgenossen Hilla, Leutenant von Salle, Steuermann Dirschauer, Maschinisten Thiele, Klewer, Jockers, Volkmann, Gefreiter Lwowski. Ferner wurde dem Direktor der Continental-Caoutschuk- und Gutta-Percha-Compagnie W. Tischbein, der als Mitglied des freiwilligen Automobilkorps im Felde steht, das Eiserne Kreuz verliehen. Der Vizefeldwebel der Fliegerabteilung Oskar Römpler, ein Sohn des verstorbenen Wiener Hofschauspielers Professor Römpler, wurde zum Offizier befördert und ebenfalls mit dem Eisernen Kreuze ausgezeichnet.

DIE FRAGE »Eindecker oder Zweidecker« ist durch den letzten Preis Heinrich-Flug wieder angeregt worden oder richtiger, man fühlte sich zu bestimmter Beantwortung der Frage gedrängt, indem die Doppeldecker eine gewisse Überlegenheit entfalteten. Gleiche Propulsionsverhältnisse vorausgesetzt, braucht der Doppeldecker weniger Anlauf als der Eindecker; ebenso genügt ihm ein kürzerer Auslauf beim Landen. Militärisch ist beides von großem Vorteil, da oft mit beschränktem Raum zu rechnen ist. Der Eindecker galt bisher im allgemeinen als schneller, doch ist dies kein reiner Vorteil, da die Beobachtung hierdurch erschwert wird. Die »Luftflotte« zieht noch weitere Vergleichspunkte heran: »Bei starken Windstörungen, namentlich bei Windstößen, führt der Eindecker direkt Tänze in der Luft auf und verunlaßt bei den Insassen recht oft Ausbrüche der Luftkrankheit, die sich ähnlich äußern wie die Seekrankheit. Der

Eindecker ist leichter zerlegbar als der Doppeldecker, seine Transport- und militärische Gebrauchsfähigkeit vorteilhafter. Der Doppeldecker ist dagegen fester, solider, gegen den todbringenden Bruch eines Flügels gefeiter. Alles Vor- und Nachteile, die abzuwägen gerade jetzt wichtig, ja sogar augenblicklich noch unmöglich ist. Nur in der Anschauung, als ob dem Eindecker allein die Prärogative der Schnelligkeit — und mit der Schnelligkeit erhöht sich auch die Tragkraft — einzig und allein vorbehalten bliebe, zeitigte das Resultat des Prinz Heinrich-Fluges 1914 eine Änderung der Ansichten. Sie wäre vielleicht schon früher eingetreten, wenn nicht der bisherige sieggewohnte Hirth 1911 und 1912, wie auch im Süddeutschen Fluge, über eine eigene für die Schnelligkeit gebaute, gesüchtete Rennmaschine verfügt hätte. 1914 flogen die ersten plazierten Doppeldecker, wobei die Sieger Zeiten (17 : 29·9, 17 : 29·6, 17 : 29·8 nach der Ausschreibung errechnet) erzielten, die bei 1800 *km* Entfernung um 10 und 20 Minuten differieren. Eine Glanzleistung, die um so höher zu bewerten ist, als alle drei Sieger L.-V.-G.-Doppeldecker führten. Krumeinck mit seiner Hansa-Taube belegte erst den sechsten Platz mit 23 : 14·4 Stunden Von 13 gestarteten Tauben siehen verschiedener Fabriken erreichten sieben Stück also mehr als die Hälfte, das Ziel nicht. Ein Resultat, das für den Bau dieser Klasse und ihre Bauen jedenfalls zu denken Anlaß gibt, ein Resultat, das ferner eine völlige Umwälzung der bisherigen Ansichten hervorruft, die noch weiter dadurch begründet wird, daß die Militärverwaltung unfehlbar den Typ des Doppeldeckers bisher bevorzugt hat, vielmehr bevorzugen mußte... Wenn man nach den Gründen zu forschen versucht, warum dieser so begünstigte Eindecker ins Hintertreffen geraten ist, so mag in erster Linie erwähnt sein, daß die Schnelligkeit des Eindeckers vor- und abwärts in nicht ganz geübter, fahrsicherer Hand ein anderes, stärkeres, zuverlässigeres Fahrgestell unbedingt beanspruche als bisher üblich, und da mag in erster Linie der Hebel angesetzt werden.«

DIE LUFTAUFKLÄRUNG, die noch nie in einem Krieg zu solcher Entfaltung gekommen ist wie [redacted], soll [redacted] entsprechenden Vorschriften, die das englische Kriegsministerium für das Verhalten der Truppen erlassen hat, besagen ungefähr folgendes: 1. Das genaue Erkennen der einzelnen Truppenteile vom Luftfahrzeug aus wird besonders durch abstechende Färbung des Geländes, in dem sie sich befinden, und durch dichte Stellungen erleichtert, wogegen schwärmende Truppen schwerer aufzufinden sind. 2. Eine auf einer Straße marschierende Truppe kann von den Fliegern fast aus allen Höhen erkannt werden; eine in Gelände entwickelte Schützenlinie, das von Gestrüpp umrahmt ist, ist nur schwer festzustellen, besonders wenn sie sich in Ruhe befindet. Die Truppen dürfen nie nach einem Flugzeug über ihnen hinaufsehen, da die hellen Gesichter sie verraten. 3. Wenn Truppen auf einer breiten Straße vorrücken, empfiehlt es sich, sie nur an einer Straßenseite marschieren zu lassen und auf Marschordnung streng zu halten, damit die helle, freigebliebene Straßenseite von oben wie eine gewöhnliche Straße aussieht, auf der sich überhaupt keine Truppe befindet. 4. Auf engen Wegen können die Einheiten sich der Sicht der Flieger vorübergehend dadurch entziehen, daß sie zu beiden Seiten der Straßen unter der Deckung von Bäumen oder Hecken marschieren und ab und zu haltmachen. 5. Gehölz, mit Bäumen bepflanzte Alleen, hohe Hecken und bewohnte Ortschaften bieten vollkommenen Schutz gegen die Beobachtung von oben, vorausgesetzt natürlich, daß diese Schutzgelegenheiten rechtzeitig aufgesucht werden, solange also das Flugzeug noch in weiter Ferne ist. 6. Bei Märschen querfeldein, in breiter Ordnung oder in kleinen Truppen, müssen die Truppen unter Bäumen, Hecken, Gebüschen u. s. w. Deckung suchen, bis das Flugzeug vorüber ist. 7. Infanterieabteilungen in geschlossener Ordnung müssen sich unter Bäume und in Waldungen stellen, um von den Flugzeugbeobachtern nicht gesehen zu werden. 8. Im allgemeinen wird Artillerie ihre Geschütze und Pferde der Sicht von oben nicht entziehen können. Nur unter günstigen Umständen wird dies gelingen, wenn z. B. lange Baumreihen die Beobachtung einschränken. Batterien in offener Feuerstellung werden fast immer erkannt werden; das beste ist noch, sie hinter Hecken anfahren zu lassen, durch die sie hindurchfeuern können. 9. Lagerade oder biwakierende Truppen müssen die vorschriftsmäßigen Formen im Biwak in der Weise ändern, daß die Beobachter nicht erkennen können, welche Waffengattung sie vor sich haben. Die Lebensmittel sollen womöglich in der Nähe von Häusern zubereitet werden, damit nicht der Rauch die Biwakplätze verrät. 10. Was die Dauer anbelangt, auf wie lange man den Vormarsch einer Truppe aus Rücksicht auf ein herannahendes feindliches Flugzeug anhalten oder verzögern soll, ist jedenfalls im Prinzip auf rasches Vorwärtskommen Gewicht zu legen. Übrigens entscheidet der Brigadekommandeur in allen dergleichen zweifelhaften Fällen.

LITERATUR.

»Motors. Doppelheft September—Oktober 1914. Berlin, Verlag Gustav Braunbeck, G. m. b. H. Preis 1 M. — Dieses Doppelheft befaßt sich fast ausschließlich mit dem Krieg. Die gewaltige Bedeutung, die darin den Kraftwagen, den Flugzeugen und den Luftschiffen zukommt, tritt durch die ganz ausgezeichneten Betrachtungen, Schilderungen, Berichte und Bilder in diesem Hefte besonders anschaulich und klar zutage. Es enthält: »Der Krieg in den Lüften, »Automobil-Kriegsfahrten, »Fliegererlebnisse in Feindesland, »Ein Duell in den Lüften, »Ein Artillerieskampf aus der Vogelschau, »Ein Nebelflug in Feindesland, »Abenteuer eines deutschen Fliegeroffiziers, »Das tägliche Schauspiel der deutschen Flüge über Paris, »Was die Flieger im Kriege leisten, »Französische Bomben über Luxemburg, »Die Wirkung von Luftschiff bomben, »London Maßnahmen gegen Luftschiff bomben, »Spiritus als Betriebsstoff, »Der Krieg aus der Fliegerschau, »Die braven Fliegers, »Verlust bei den Luftfahrertruppen, »Im Fluge mit Oskar Bider über die Berner Alpen. (Von H. Kempf, Bern.) Der rein kriegerische Teil ist ebenso lehrreich wie fesselnd, die Beschreibung des Alpenfluges mit Bider wunderschön. Die vielen prachtvollen Bilder zeigen unter anderem die französischen Fliegerpfeile und Brandbomben, einen gepanzerten russischen Eindecker, die Wirkungen der deutschen 42·5 Zentimeter-Geschosse und der Zeppelin-Bomben, Helden des deutschen Heeresflugwesens. Das Kriegsheft des »Motor« kann weit über die Fachkreise hinaus auf großes Interesse rechnen.

BRIEFKASTEN.

»LUFTSCHIFFAHRT« in G. — Von den vorigjährigen Gordon Bennett-Wettbewerben gewann den der Flugzeuge der Franzose Prévost, den der Kugelballone der Amerikaner Ralph Upsom.

F. G. in Görz. — Der Todessturz des italienischen Fliegers Filippo Cevasco erfolgte am 2. Juni 1914. Cevasco erprobte ein neues Wasserflugzeug im Lago Maggiore, der Apparat kippte um und der hierbei am Kopfe verletzte Flieger ertrank.

HOTEL „ERZHERZOG JOHANN“
SEMMERING.

Liebesgabe für Offiziere.

Hauptmann a. D. W. STAVENHAGEN:

Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung

besonders das Zurechtfinden nach den Gestirnen im Gelände.

Für Offiziere aller Waffen des Heeres und der Marine.

Mit einer Skizze im Text und einer Sternentafel (Taschenformat).

In dem Buche ist die Astronomie in leichtverständlicher Weise für militärische Zwecke bearbeitet und dürfte jedem Offizier sehr willkommen sein.

Um dem Offizier die Orientierung im Freien des Nachts zu ermöglichen, ist vor allem notwendig, daß derselbe über den Sternenhimmel orientiert ist.

PREIS M. 1·50.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und vom Verlag

der TREPTOW-STERNWARTE, BERLIN-TREPTOW.

Südbahnhotel

Semmering

Zwei Stunden von Wien, 1000 *m* Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama. Vornehmes Restaurant und Café mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport. Eigene Wintersportanlagen: Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance. »Villa Schülere« in prächtigster Lage mit eigenem Park.

Die Hotelverwaltung.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der den Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

Verantwortlicher Schriftleiter: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint einmal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. – Adresse für Telegramme: »Sportilberer Wien«.

Nummer 15. Wien, 15. Dezember 1914. XIII. Jahrgang.

INHALT: Zum Abschied. — Vom Verkehrtfing. — Eine Neutralitätsverletzung. — Fliegerkämpfe. — Von unseren Fliegern. — Aus Nordfrankreich. — Die Luftschiffurcht in England. — Herabgeschossen. — Deutsche Fliegerbriefe. — Österreichs Flugweltrekords. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

ZUM ABSCHIED.

Die vorliegende Nummer ist die letzte dieses Blattes, das hiermit sein Erscheinen einstellt.

Die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« wurde von mir im März 1902 ins Leben gerufen, um den Interessenten der Luftschiffahrt stets am Ende jedes Monates das in einem Sonderabdruck vereinigt zu bieten, was in den vorhergegangenen vier Wochen in der »Allgemeinen Sport-Zeitung« über Luftschiffahrt erschienen war. Die »Allgemeine Sport-Zeitung« war nämlich das erste Blatt in deutscher Sprache, das schon vor bald dreißig Jahren eine ständige Spalte für Luftschiffahrt einrichtete, die in den Fachkreisen dieses Zweiges mit größtem Interesse gelesen wurde. Da aber die »Allgemeine Sport-Zeitung« ein Organ für alle Sportzweige ist und außer den 2—4 Seiten »Luftschiffahrt« jede Woche noch 26—30 Seiten über alle möglichen anderen Sportarten brachte, die für die besonderen Luftschifferkreise ohne Wert und Interesse sind, so traten diese damals an den Herausgeber mit dem Wunsche nach einem regelmäßigen Sonderabdruck heran, der ihnen den gesamten Stoff der Luftschiffahrtspalte der »Allgemeinen Sport-Zeitung« ohne deren sonstigen überreichen Inhalt bieten sollte. Dieser immer lebhafter auftretende Wunsch erschien mir berechtigt und ich entsprach ihm bereitwillig durch Gründung der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.

Die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« war demnach kein selbständiges Organ, sondern nur ein Teil der »Allgemeinen Sport-Zeitung«, ein Sonderabdruck von deren Luftschiffahrtspalte.

Seitdem dieses Blatt gegründet wurde, sind nur dreizehn Jahre verflossen, aber was für riesige Wandlungen und Fortschritte hat seither die Luftschiffahrt gemacht! Als die erste Nummer der »Luftschiffer-Zeitung« erschien, die ich im Untertitel als »Unabhängiges Organ für Luftschiffahrt und Fliegekunst« bezeichnete, erregte das allgemeines Staunen, das insbesondere Flugtechniker zum Ausdruck brachten, weil man damals zwar schon sehr viele Flugprojekte kannte, vom wirklichen praktischen Fliegen aber noch so weit entfernt war, daß die große Menge noch gar nicht an die Möglichkeit der Erreichung dieses hohen Zieles glaubte. Ich aber hatte damals durch diese Widmung meines Blattes »für Fliegekunst« wohl am deutlichsten meiner Überzeugung Ausdruck gegeben, daß man dereinst wirklich fliegen, ja daß man es darin bis zu einer — Kunst bringen werde.

So war die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« entstanden. Was sie in den seither verflossenen dreizehn Jahren ihres Bestandes an Propaganda für die Luftschiffahrt und an Berichterstattung über diese geleistet, ist bei ihren Lesern und überhaupt in den Fachkreisen hinlänglich bekannt.

Mit der riesigen Entwicklung, welche das Luftfahrwesen in dieser Epoche genommen hat, besonders seit der wirkliche Flug hinzugetreten ist, schwoll aber auch der Stoff, der da Woche für Woche zu bewältigen war, so mächtig an, daß die Spalte »Luftschiffahrt« in der »Sport-Zeitung« und damit auch die »Luftschiffer-Zeitung« sich immer mehr ausdehnte. Die letztere mußte bald zweimal im Monate erscheinen, die »Sport-Zeitung« aber begann an allzugroßer Fülle des Stoffes auf dem Felde der Luftschiffahrt zu leiden.

Dabei entfernte sich jedoch die Luftschiffahrt immer mehr und immer weiter vom Sport! Der Flug hatte überhaupt nie etwas mit dem Sport, der Sport nie etwas mit dem Flug zu tun. Der Stoff wurde immer mehr, er drückte auf die Spalten, die dem eigentlichen Sport gewidmet sind und so ergab sich schließlich, daß die Fortführung von »Sport-Zeitung« und »Luftschiffer-Zeitung« in der bisherigen Weise nicht mehr weiter angeht. Man müßte gar zu viel in die »Sport-Z-eitung« hineinpressen, was in das reine Sportblatt gar nicht gehört und was die Sportwelt darin nicht sucht und nicht braucht. Von dem ganzen heute so ereignis-

reichen Gebiete der Luftschiffahrt sind nur die Kugelballonfahrten der Luftschiffer-Vereine nach wie vor Sport; alles übrige, vor allem das gesamte Flugwesen, hat mit dem Sport gar nichts zu tun! Die Flugmaschine ist heute so wenig ein Sportgerät, wie eine Lokomotive oder eine — Kanone. Die Fachaufsätze darüber gehören daher in die militärischen Blätter oder in besondere technische Fachorgane. Vielleicht wird das einmal anders und auch der Flug zum Sport; derzeit ist das aber nicht der Fall.

In dieser Erkenntnis erscheint es an der Zeit, in der »Allgemeinen Sport-Zeitung« die in den letzten Jahren so übermäßig angeschwollene Spalte »Luftschiffahrt« wieder auf das ursprüngliche Maß zurückzubringen, deren Stoff auf die sportlichen Leistungen der Kugelballone zu beschränken und den dadurch gewonnenen Raum allen übrigen Sportzweigen zugute kommen zu lassen, die ja auch fortwährend in weiterer Ausdehnung begriffen sind.

Mit dieser Maßregel fällt aber die weitere Bestandsmöglichkeit der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« auf bisheriger Grundlage. Sie könnte vielmehr nur noch als ganz selbständiges, von der »Allgemeinen Sport-Zeitung« vollkommen unabhängiges Organ weitergeführt werden, eine Arbeit, die ich mir aber, nun im neunundsechzigsten Jahre stehend, nicht mehr auf bürden will. Dies umsoweniger, als ich, nachdem ich so lange Zeit hindurch die Last der Führung in der Luftschiffersache bei uns zu Lande auf meinen Schultern getragen, vor zwei Jahren alle meine Ämter, als Präsident des Aëro-Klubs, der aëronautischen Kommission, wie des Luftschiffer-Verbandes, niedergelegt und mich von jeder Tätigkeit auf diesem Gebiete vollständig zurückgezogen habe.

Ich habe jahrzehntelang für die Luftschiffahrt gearbeitet und gekämpft und ich kann wohl sagen, daß ich zu ihrem Aufschwunge und besonders zum endlichen großen Siege der Flugsache bei uns zu Lande redlich mein Scherflein beigetragen habe.

Wenn ich daher jetzt von dem Leserkreise der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« scheide, und diese auflasse, so hoffe ich, daß man mir und dem kleinen Blättchen, das dreizehn Jahre der Sache, der es gewidmet war, treu gedient hat, ein gutes und freundliches Andenken bewahren werde.

Die dreizehn stattlichen Bände »Wiener Luftschiffer-Zeitung« aber dürften in der Fachliteratur von bleibendem Werte sein, denn sie bieten, wie kein anderes Werk, auch keine Fachzeitung, ein überaus genaues Bild und eine sorgfältigst geführte Chronik der fachlichen Ereignisse in diesen dreizehn Jahren, besonders aber der ganzen Entwicklung des Flugwesens in diesem Zeitraum.

Wien, im Dezember 1914.

Victor Silberer.

VOM VERKEHRTFLUG.

Seit den Tagen der ersten Flüge und der ersten Flugmeetings hat auf das schaulustige Publikum keine aviatische Vorführung so lebhaft gewirkt wie der Verkehrtflug und die mit ihm verbundenen Kunststücke. Diese Erfahrung hat begreiflicherweise bei den spekulativen Elementen unter den Fliegern — und ihrer gibt es ja viele — höchst anregend gewirkt; es wandten sich nicht bloß immer neue Flieger der höheren Luftakrobatik zu, um durch ihre Produktionen in aller Welt Geld zu verdienen, sondern sie trachteten natürlich auch, einander zu überbieten, und schufen in diesem Bestreben eine Menge Varianten und Ausschmückungen der Purzelbaumfliegerei. Am vollkommensten fand man das Programm dieser Kunststücke ohne Zweifel bei dem Meister des Kehrtfluges, Adolphe Pégoud, vor. Hält man sich an eine seiner reichsten Produktionen — jene vom 5. Juli in Buc — so kann man seine überaus mannigfaltigen Abwechslungen in ein Dutzend Flug- und Sturzarten einteilen:

1. Abgleiten auf dem Flügel mit Korkzieherbewegung.

2. Steigender Kreisel. Der Apparat steht dabei vertikal, die Schraube als Hubschraube nach oben gerichtet.

3. Sinkender Kreisel. Die Stellung ist ähnlich wie bei 2., aber der Apparat sinkt.

4. »Looping-Tonneau«: bei dem [illegible] einer Schleife (Looping the Loop) dreht sich das Flugzeug auch noch in anderem Sinne um eine oder zwei seiner Achsen.

5. Wendungen im Verkehrtflug bei vollkommen stillstehendem Motor.

6. Serie von Schleifen bei stillstehendem Motor.

7. Eine 8 in der Vertikalebene.

8. Langer Verkehrtflug mit nachfolgendem Abstieg im Korkzieherflug.

9. Das »fallende Blatt«: das umgekehrte Flugzeug schwebt hernieder, ohne sich vor- oder rückwärts zu bewegen.

10. Umdrehen des Flugzeugs nach den verschiedensten Richtungen.

11. Der Führer läßt die Steuerungshebel los, steht von seinem Sitz auf und vollführt die Kunstflüge in dieser Stellung.

12. Abstieg bei stillstehendem Motor, verziert durch Schleifen, Kehrtflüge und Wirbelbewegungen.

Die Aufzählung dieser Kunststücke, die Pégoud alle am 5. Juli zeigte, hat nicht den Zweck, die Entwicklung der Purzelbaumflüge etwa als die Vollendung der Aviatik hinzustellen. Ist doch schon wiederholt von ernsten Kritikern darauf hingewiesen worden, daß der »Luftakrobatik« ein ganz anderes Bemühen vorzuziehen ist, nämlich, die Flugzeuge sicherer, ja womöglich sogar absolut stabil (»inchavirable«) zu machen, und daß die Kunstfliegerei auch nicht immer den Nutzen gewähre, den man ihr nachrühmt, nämlich den Flieger aus

verzweifelter Lage zu befreien, wenn er etwa unfreiwillig umgekippt ist. Vielmehr scheint die Kunstfliegerei an besondere akrobatische Begabung Einzelner geknüpft zu sein; ihre Eignungen sind so wenig allgemein, daß sogar ein Legagneux davon im entscheidenden Moment im Stiche gelassen wird. Obige Aufzählung soll also nicht etwa eine Anpreisung des Schleifenfluges sein, sondern bloß zeigen, was in einer bestimmten Richtung der Flug für erstaunliche Möglichkeiten bietet.

Es ist gewiß nicht uninteressant, daß man vor Ausbruch des Krieges schon 84 Purzelbaumfieger zählte. Sie verteilen sich nach einer Zusammenstellung der Zeitschrift »Conquête de l'Air«, wie folgt, auf die verschiedenen Länder:

Frankreich: Pégoud (Blériot), Chevillard (Farman), Chanteloup (Candron), Garros (Morane), Poulet (Candron), Guillaux (Blériot), Galtier (Candron), Gilbert (Morane), Chemet, Graf von Lsreinty-Tholozan, Baron Pasquier, Moutmain, Guinard (Blériot), Liger (Morane), Poirée (Farman), Pierron, Frodera, Bill, Poquet, Bidot, Lenturant Gaubert, Lenoir, Plantier, Verier, Conard (Blériot), Jupin (Monoplan Bathiat-Sanches), Gibert (Monoplan), Simon (Biplan Caudron), L. Noël, Vidart (Monoplan Deperdussin), Rose (Morane-Saulnier), Barranlt (Blériot), Bonrhis (Blériot), Devienne (Blériot), Lanmier (Blériot), Lasnier, R. Morin (Blériot), Lacrouze (Morane-Saulnier), Serviès (Biplan Caudron), Graf Grassi (Monoplan), Vary (Blériot), Viallet (Blériot),

England: Hucks (Blériot), Crawsey (Blériot), Thornley (Biplan), Goodden (Caudron), Carr (Biplan Cr. White), Lord Grovenor, Skene, T. Elfer Hearn (Blériot), Lord Carbery, Danmann, Strange.

Rußland: Nesterow (Nieuport), Effimoff, Gaber-Vlinsky, A. Raewski (Blériot), E. de Spitsberg (Morane-Saulnier), Wassilieff (Morane-Saulnier), Yankovsky (Biplan).

Italien: Lieutnant Manlsero, Gruszoll (Blériot), Major Piazza (Blériot), Dalmistro, von Dominicis (Biplan Caudron), Cattaneo (Blériot).

Deutschland: G. Tweer (Monoplan), Fokker (Monoplan), Walter Hohendorf (Biplan).

Schweiz: Audemars (Morane), Domenjoz (Blériot), Cuendet (Blériot).

Vereinigte Staaten: Lincoln Beachey, De Lloyd Thompson (Biplan Day).

Österreich: J. Sablatnigg (Monoplan), I. Bulimbesic (Blériot).

Rumänien: Macavei, (Blériot), Savoff.

Belgien: Olieralagera (Blériot).

Peru: Bielovucic.

Paraguay: Leutnant Silvio Pettirossi.

Norwegen: T. Gran (Blériot).

Dänemark (?): Jensen (Morane-Saulnier).

Australien: O. Watt (Blériot).

Die Verantwortung für die Richtigkeit der Liste muß natürlich dem genannten Blatte vorbehalten bleiben. Es ist nicht leicht, aus den Berichten von überall her eine verläßliche Zusammenstellung zu machen, da die Meldungen es mit der Frage oft nicht genau nehmen, ob der oder jener Flieger, der seine Kunststücke vor der staunenden Menge gezeigt hat, wirklich ganz »verkehrt« geflogen ist und eine richtige Vertikalschleife zuwege gebracht hat.

Es ist also anzunehmen, daß in der Liste einige Namen mit der Purzelbaumfliegerei verknüpft wurden, die nicht dahin gehören. Trotzdem bleibt sicherlich eine stattliche Zahl von Nachfolgern und Konkurrenten des ersten Verkehrtfliegers Pégouds übrig, der, nebenbei bemerkt, im ernsten Kriegsdienst als Aufklärer wenigstens bis jetzt herzlich wenig geleistet hat.

EINE NEUTRALITÄTSVERLETZUNG.

Verletzungen der Neutralität und des Völkerrechtes sind nichts Neues mehr im jetzigen Kriege. Unsere verschiedenen Gegner haben uns daran so sehr gewöhnt, daß uns ein frischer Fall kaum mehr in Erstaunen setzt. Es überraschte also auch nicht, als am 21. November zwei oder drei englische Flugzeuge von der Schweiz her nach Friedrichshafen kamen, um hier Bomben abzuwerfen. Sie vernachten einen Angriff auf die Luftschiffwerft. Ein Flieger, der etwa 400 *m* über der Halle kreiste, warde alsbald vom Ballonabwehrkommando mit Schrapnell- und Maschinengewehrfeuer herabgeschossen. Einem anderen Flieger, der sich in ziemlich großer Höhe hielt und wiederholt die Halle umkreiste, gelang es, zu entkommen. Die Flieger warfen fünf Bomben ab, die teilweise in allernächster Nähe der Halle einschlugen. Zwei Häuser in der Stadt wurden beschädigt, ein Mann getötet und eine Frau verletzt. Der Inzasse des herabgeschossenen Flugzeuges, ein englischer Marineoffizier, wurde schwerverletzt in ein Krankenhaus geschafft. Die Anlagen des Luftschiffbaues blieben unbeschädigt. Durch Meldungen zahlreicher Orte am Rhein ist festgestellt, daß der Fliegerangriff auf Friedrichshafen unter mehrfacher Verletzung des Schweizer Territoriums erfolgte. Auch der Rückflug ging über Schweizer Gebiet.

Die beabsichtigten Beschädigungen der Luftschiffwerft sind den Engländern also nicht gelungen, wohl aber büßten einige Menschen ihr Leben ein. Unter den Toten soll sich ein Schweizer befinden.

Es ist wohl klar, warum die aus Belfort kommenden englischen Flieger das Schweizer Gebiete gewählt haben: Sie vermieden dadurch die am Rhein nördlich von Basel zu vermutenden deutschen Geschütze und Maschinengewehre, und deckten sich durch die Benützung des neutralen Gebietes gegen die Gefahr, schon bei Beginn ihres Unternehmens abgeschossen zu werden. In ihrem weiteren Fluge hielten sie sich zunächst längs des Rheins, den sie bei Kaiserstuhl von neuem überflogen. In voller Harmlosigkeit blieben die englischen Flugzeuge sodann auf einer Strecke von 50 *km* bis in die Gegend von Berlingen am Unterse auf schweizerischem Gebiet. Erst hier verließen sie dieses, um über die Reichenau hinweg zu ihrem eigentlichen Angriffsziele zu gelangen. Nach dem erfolglosen Bombardement auf Friedrichshafen flüchteten die beiden übriggebliebenen Doppeldecker auf dem nächsten Wege in die Schweiz. Sie überflogen die Grenze auf dem See wenige Kilometer westlich von Friedrichshafen, erreichten das schweizerische Ufer bei Güttingen im Thurgau und hielten sich fortan — nur an wenigen Stellen noch deutsches Gebiet berührend — vorsichtshalber in der Schweiz. Hier blieben sie nach schweizerischen Berichten in ganz geringer Höhe. Erst südwestlich von Basel haben sie dann, wie es scheint, den schweizerischen Luftraum verlassen.

Der schweizerische Bundesrat soll wegen der ganz offenkundigen Verletzung der Neutralität des Landes durch die englischen Flieger folgende Verordnungen erlassen haben: *a*) Das Aufsteigen und Fahren mit irgend welcher Art von Luftfahrzeugen, die nicht der schweizerischen Armee angehören, in unseren Lufträumen ist nur gestattet, wenn die betreffenden Personen mit einem vorschriftsmäßigen Erlaubnisschein versehen sind. Dieser Erlaubnisschein wird in dem von der Armee besetzten Raum vom Armeekommando, im übrigen von dem schweizerischen Militärdepartement ausgestellt. *b*) Das Eindringen von Luftfahrzeugen jeglicher Art vom Auslande her in unsere Lufträume ist verboten. Vorkommendenfalls ist es mit allen Mitteln zu verhindern und zu diesem Zwecke auch weiterzumelden. *c*) Beim Landen von fremden Luft-

fahrzeugen sind die Insassen dem nächsten höheren Militärkommando anzuführen, welches nach Vorschrift handeln wird. Das Material ist in jedem Fall durch die Polizei oder die Militärbehörde mit Beschlag zu belegen. Das Schweizer Militärdepartement, beziehungsweise das Armeekommando wird entscheiden, was mit den Personen und dem Material eines durch höhere Gewalt mit Ausschluß jeder Absicht und Fahrlässigkeit in unseren Luftraum hineingetriebenen Luftfahrzeuges zu geschehen hat. — Die »Münchener N. N.« melden ferner aus Bern: »Da im Falle einer Wiederholung der Neutralitätsverletzung durch Frankreich und England von seiten Deutschlands eine längere Achtung der Schweizer Neutralität an der Belforter Grenze nicht erwartet werden kann, so hat der Bundesrat eine Verfügung erlassen, jeden Flieger der Kriegführenden über Schweizer Gebiet sofort und ohne besonderen Befehl der höheren Armeestellen herunterzuschießen.«

Von anderer Seite wird indes mitgeteilt, daß eine neuerliche Verordnung seitens des Bundesrates nicht erfolgt sei, daß vielmehr die geltenden strengen Bestimmungen genügen. Bezüglich des englischen Gesandten in Bern, daß dieser den Fliegerangriff vorbereitet und insbesondere den Fahrtweg ausstudiert habe, wurden widerrufen. Wohl sei richtig, daß der englische Gesandte Anfang November eine Automobilfahrt in die schweizerische Rhein- und Bodenseegegend unternahm und sich in Romanshorn aufhielt, wo er mit Erlaubnis des katholischen Pfarrers den Kirchturm bestieg. Es ist aber festgestellt, »1. daß an dem betreffenden Tage nebliges Wetter herrschte und Friedrichshafen und das deutsche Ufer des Bodensees wenigstens mit bloßem Auge nicht sichtbar waren, 2. daß keiner der drei am späteren Flige beteiligten Aviatiker den Gesandten begleitete.«

Die Angelegenheit der englischen Flieger, die Schweizer Gebiet überquert haben, um von Belfort auch Friedrichshafen zu kommen, hat sowohl die französische als die englische Regierung zu Entschuldigungen veranlaßt. Diese beiden Erklärungen sind nicht ganz gleichartig ausgefallen; während nämlich Frankreich die Neutralität des Luftraums über die Schweiz unbeschränkt anerkennt, scheint England Vorbehalte zu machen.

Die Erklärung Englands ist also nicht gleichwertig mit jener Frankreichs. England vertritt, wie das »Berner Tagblatt« feststellt, den Standpunkt, daß hinsichtlich der Gebietshöhe über den Luftraum keine Schranken bestünden. England halte in dieser Frage einzig sein eigenes Interesse für maßgebend und behalte sich vor, je nach seinem Interesse Luftschiffe über neutrales Gebiet zu führen. England huldige damit dem Grundsatz: »Not kennt kein Gebote, den es Deutschland mit Beziehung auf Belgien zum schweren Vorwurf mache. England habe denn auch Getreide, das auf neutralen Schiffen nach Rotterdam ging und für die Schweizer Bundesregierung bestimmt war, gekapert und verkaufen lassen.

Der »Berner Bund« bemerkt zu der Angelegenheit: Frankreich habe, ohne das Beweismaterial des Bundesrats abzuwarten, vorbehaltlos anerkannt, daß die Schweizer Neutralität auch im Luftraum beobachtet werden müsse; England, dem die Flieger angehören, habe angestanden, daß ein Fehler begangen wurde. Für die Schweiz handle es sich um die Anerkennung der Unverletzlichkeit des schweizerischen Luftgebietes. Diese habe der Bundesrat jedenfalls für die Dauer des gegenwärtigen Krieges erreicht. Auf der Pariser Konferenz von 1910, in der die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Luftschiffahrt, vereinbart werden sollten, habe die Schweiz genau den gleichen Standpunkt eingenommen wie heute, während England dort die Auffassung vertrat, das Hoheitsrecht über den Luftraum gehe, analog wie beim Seerecht, nur so weit, als man vom Boden aus schießen könne. Die Anerkennung eines über die Kanonenschußhöhe sich erstreckenden freien Luftraumes würde das Luftgebiet der zwischen Kriegführenden gelegenen Staaten zum Kriegsgebiet par excellence machen.

Übrigens hat England auf der internationalen Pariser Konferenz 1910, auf der auch die Schweiz vertreten war, ausdrücklich erklärt, ein Luftschiffabkommen dürfe die Rechte und Pflichten der Neutralen nicht beschränken. Da kein Abkommen besteht, ist völkerrechtlich unbestritten, daß bis zur internationalen Regelung die Gebietshoheit der Staaten maßgebend ist. Eben diese machte der Bundesrat geltend, indem er gegen die Verletzung der Schweizer Neutralität durch die englischen Flieger protestierte und bereits durch die Neutralitätsverordnung vom 4. August anordnete, daß mit allen Mitteln ein Eindringen der Luftschiffe der Kriegführenden in den verbotenen neutralen schweizerischen Luftraum zu verhindern sei.

Daß endlich der schweizerische Bundesrat trotz der englischen Vorbehalte ernstlich gewillt ist, ein ferneres Überfliegen der Eidgenossenschaft mit allen Mitteln unmöglich zu machen, geht daraus hervor, daß wie »Berl. Lokalanz.« erfährt, jetzt sowohl am Rhein in Eglisau als auch in Krenzlingen größere Detachements Gebirgsinfanterie, Artillerie und Maschinengewehrabteilungen stationiert wurden.

FLIEGERKÄMPFE.

Es wurden hier schon mehrere Fälle von Kämpfen der Flieger untereinander verzeichnet. Ihnen sei das heldenmäßige Ende des deutschen Unteroffiziers Binder angereiht.

Der junge Flugzeugführer Unteroffizier Binder stieg in den Argonnen mit einem Offizier als Beobachter zu einem wichtigen Rekognoszierungsflug auf. Seine »Taube« schraubte sich rasch in die Höhe und ebenso rasch gelang die gewünschte Erkundung. Eine feindliche Artillerieabteilung, welche die deutschen Truppen stark belästigte, wurde festgestellt. Der Flieger wandte sich nun schon zur Heimfahrt, als er plötzlich einen französischen Aëroplan hinter sich hörte. Binder führte sehr geschickt, aber schon einige Minuten später flog die französische Maschine etwa 600 *m* zur Rechten der deutschen »Taube«. Auf eine kürzere Entfernung wagen sich die Franzosen in den Lüften nicht heran.

Es begann nun ein wütender Kampf. Der deutsche Offizier fenerte mit dem Karabiner gegen den französischen Doppeldecker, während die Kugeln eines Maschinengewehres über die Taube dahinpfiffen. Plötzlich traf eine Kugel den deutschen Führer. Sie durchdrang seinen Leib von rechts nach links. Die »Taube« hatte eben die deutsche Stellung erreicht, von welcher aus der Kampf in den Lüften nicht unbemerkt geblieben war. Haubitzen eröffneten ein rasendes Feuer gegen den Franzosen, den ein Volltreffer auch bald herniederholte. Wie ein Stein stürzte die Maschine ab. Der Flugzeugführer, von der Granate getroffen, lag unkenntlich zerrissen nebeu dem zertrümmerten Apparat; der Beobachter, ein französischer Generalstabsoffizier, war nur durch den Sturz getötet worden. Wie ein Schlummernder lag er, mit einer Rose im Knopfloch, in einer Ackerfurche. Die französische Kugel hatte Binder, den deutschen Piloten, tödlich verwundet. Er war aber nur den Bruchteil einer Minute auf seinem Führersitz zusammengesunken. Seine Hände ließen nicht von der Lenkstange. Mit fieberndem Angeu verfolgt der Offizier in seinem Rücken die ermattenden Bewegungen: Die wichtigen Beobachtungen müssen gerettet werden, aber der Flugführer allein kann das Flugzeug zur Erde steuern! »Anshalten, Kamerad, im Gleitflug niederle Und der todwunde Unteroffizier führt die Maschine richtig mit seiner letzten Kraft regelrecht zur Erde. Mit ersterbender Stimme fragte er noch die herneilende Hilfsmannschaft: »Bin ich gut gelandet?« Dann wurde er ohnmächtig. Man trug den Bewußtlosen rasch ins Feldlazarett. Zwei Ärzte nahmen sich seiner liebevoll an, sie erkannten aber sofort: menschliche Hilfe war hier vergeblich. Eine Stunde später hatte der tapfere Unteroffizier seinen Geist aufgegeben.

Ein vom 25. Oktober aus C . . . in Frankreich datierter Brief eines deutschen Flugoffiziers berichtet

gleichfalls über einen Kampf in den Lüften. Es heißt in der Schilderung:

»Gestern bekam ich das erste Feuer, und zwar unter ganz ungewöhnlichen Umständen. Daß es gut gegangen ist, wundert mich, denn es waren schreckliche Minuten. Ich hatte Auftrag, die feindlichen Stellungen zu photographieren. Es war morgens 8 Uhr und noch sehr ungewisses Licht. Br. (der Führer) und ich machten die Maschine flugfertig. Sie wird behandelt wie ein kleines Kind; sie hat es uns dann auch gelohnt. Ich brachte die Kamera, Karten und was sonst noch nötig ist, in dem Sitz unter, und gegen 10 Uhr 15 Minuten erhoben wir uns zum ersten Fluge über die feindlichen Stellungen.

»Der Motor sang sein Lied, und wir stiegen innerhalb 15 Minuten über der Stadt auf 1500 *m*, dann schlugen wir die Richtung auf den Feind ein. Unter mir wurde alles kleiner und verschwommener. Gespannt sah ich nach unten. Das Wetter klärte sich auf. Der Höhenmesser zeigte 1900 *m*. Da sah ich zum erstenmal ein Geschütz blitzen. Es war unsere Artillerie, tief unten sog das Geschoß und verschwand in der Ferne. Ich horchte nochmals den Motor ab, und nun hatten wir die feindliche Schlachtfront erreicht. Im selben Augenblick setzten Böen ein, über die wir sehr erstaunt waren, da das Wetter ganz ruhig war. Wir hatten jetzt 2100 *m*. Ihr könnt euch nicht das Gefühl vorstellen, was es heißt, in dieser Höhe über feindlichen Geschützen zu fliegen, die uns nicht erreichen können.

»Meine Aufnahmen hatte ich gemacht und wir waren im Begriff, die Linien nach Befehl abzufliegen und unsere Beobachtungen in die Karte einzuzeichnen, als sich, Gott weiß woher, in gleicher Höhe ein feindlicher Flieger mit ungeheurer Geschwindigkeit näherte. Ich schrie Br. zu: »Höhensteuer!« und zeigte ihm die Maschine, die immer näher kam. Und nun ging der Kampf um die Höhe los. Beide Apparate beschrieben einen Kreis und der Höhenmesser zeigte 2000 *m*, als der Franzose plötzlich etwa 10 bis 15 *m* über uns hinwegflog. Ich erwartete die fallende Bombe und hatte schon den Karabiner zur Hand genommen. Da war er über uns fort und ich begann, auf dem Sitz stehend, nach rückwärts über Br.s Kopf zu schießen. Im gleichen Augenblick machte der Franzose Kehrt und verschwand. Ich rauschte vom Sitz, holte die Karte wieder hervor, um so bald als möglich nach Hause zu fliegen. Da trafs mich wie ein Keulenschlag! Wir hatten die Orientierung verloren, mitten über dem Feind! Diese Minuten waren die furchtbarsten, die ich je erlebt. Durch die Schießerei war alle Aufmerksamkeit nach unten vergessen. Mit zitternden Finger, wie gelähmt, suchte ich auf der Karte, bis endlich das Gelände wieder hineinpaßte.

»Nun ging schleunigst nach Hause! Meine Zunge klebte an Gaumen, so aufgeregt war ich. Bald hatten wir unseren Platz erreicht und schon setzte Br. zum Gleitflug an, es war 2 Uhr 10 Minuten. Wo ich dann den Mut hergenommen habe, im Niedergehen noch einige Aufnahmen von unserem Platz zu machen, das weiß ich heute nicht. Die Landung gut! Sofort heraus und die Meldung fort!

»Später meldete der Monteur sieben Schüsse durch die Tragflächen. Unser Hauptmann hatte uns von der Front aus beobachtet und teilte uns mit, daß 34 Schrapnellschüsse auf uns abgegeben worden wären, die aber alle tiefer geplatzt sind. Nun wußten wir uns die Böen zu erklären: es war der Luftdruck der platzenden Geschosse gewesen. Unsere Kameraden, die uns mit den Gläsern gefolgt waren, beglückwünschten uns.«

Am 18. November zwang ein deutsches Flugzeuggeschwader auf einem Erkundungsfluge in Frankreich zwei feindliche Kampfflugzeuge zum Landen und brachte eines zum Absturzen.

Einer amtlichen Note in Paris zufolge spielte sich das erwähnte Luftgefecht folgendermaßen ab: Ein französischer Militärflieger bemerkte morgens ein in der Richtung von Amiens fliegendes »Aviatik«-Flugzeug. Er verfolgte und erreichte das Flugzeug bei Amiens und gab ungefähr hundert Maschinengewehrschüsse ab. Das leicht beschädigte Flugzeug entkam. Der Militärflieger griff darauf einen »Albatros« an, der umwendete, rasch sich auf den französischen Flieger stürzte und dessen Apparat ins Schwanken brachte, so daß sein Maschinengewehr ins Innere des Flugzeuges fiel. Der französische Flieger stellte zwar das Gleichgewicht wieder her, aber der »Albatros« war inzwischen verschwunden. Ein anderer Flieger bemerkte deutsche Flugzeuge über Amiens. Er verfolgte ein Flugzeug, holte es ein und hinderte es, zu den deutschen Linien zurückzukehren. Bei der Verfolgung bis Montdidier wurde das französische Flugzeug von drei Geschossen getroffen, wovon eines den Benzinbehälter durchschlug. Es mußte dann die Verfolgung wegen Munitionsmangels aufgeben. Ein anderes französisches Flugzeug griff eine »Taube« an. Ein deutsches Geschoß durchschlug jedoch die Flügelverstrebung, so daß der französische Flieger eiligst landen mußte.

Aus unserem Kriegspressequartier wurde am 4. Dezember folgendes gemeldet: Die beiden Fliegeroffiziere Oberleutnant Béla von Losoncy und Oberleutnant Johann Wierzejski bemerkten bei einem am 30. November unternommenen Aufklärungsflug einen feindlichen Aëroplan, der bei Miechow, 40 *km* nördlich Krakau, auffliegen wollte. Über Wolken kreiseud, erwarteten sie den Aufstieg des feindlichen Apparates und beschossen ihn dann mit heftigem Repetiergewehrfeuer. Das feindliche Flugzeug neigte sich plötzlich auf die Seite und stürzte ab.

Ein nach der ersten Vertreibung der Russen aus dem Gouvernement Suwalki geschriebener Feldpostbrief, den das »Berliner Tageblatt« veröffentlichte, enthält neben anderen interessanten Einzelheiten gleichfalls Erinnerungen an ein Luftgefecht:

»... Nach der Vertreibung der Russen aus dem nördlichen Ostpreußen und unserem Einrücken in das Gouvernement Suwalki habe ich heute zum erstenmal Zeit, dir in Ruhe meine Erlebnisse zu schildern. Unsere Arbeit ist von der, die unsere Kameraden im Westen zu leisten haben, vollkommen verschieden. Während es sich dort meist um kürzere Anstiege handelt, müssen wir hauptsächlich Erkundungsflüge von 200 b is 800 *km* Länge machen. Von den russischen Fliegern haben wir noch nicht viel gesehen. Außer auch die wenigen Flieger, die ich bemerkt, wagte sich nicht über die deutschen Linien, sondern beobachteten aus der Ferne, und der russische Fliegerhauptmann, der bei dem kleinen westpreußischen Städtchen Strasburg über die deutsche Grenze kam, hatte sich nur verflogen. Die russischen Flieger sind alle mit französischen Apparaten ausgerüstet, mit Nieuport-Eindeckern und Farman-Doppeldeckern, von den Sikorskischen Riesenapparaten keine Spur. Wir haben denn auch bei der Wiedereinnahme von Eydtkuhnen oder, besser gesagt, in der russischen Schwesterstadt Kibarty einen ganzen Park französischer Flugzeuge und französischer Gnomemotoren gefunden, die die Russen dort bei ihrer eiligen Flucht zurückgelassen hatten.

»Bisher hatte ich nur einmal einen Kampf mit einem russischen Flieger zu bestehen. Es war am Morgen nach der Schlacht bei Gumbinnen, als sich unsere Truppen mit 8000 Gefangenen in der Richtung auf K... zurückzogen. Ich erhielt den Auftrag, zu beobachten, ob und mit welchen Truppenmassen die Russen nachdrängten. Ich war kaum eine Stunde ostwärts geflogen, als ich einen russischen Flieger auf einem Nieuport-Eindecker entdeckte, der scharf nach Westen hielt und — allerdings 10 *m* tiefer als ich — auf mich zukam. Ich ließ mich durch ihn aber keineswegs stören, ging auf meinem Schuell und mühelos steigenden Rumpler-Eindecker ein paar hundert Meter höher, ließ den Russen unter mir passieren und flog weiter, um den Ausmarsch der Russen genau zu beobachten.

»Kaum hatte ich einige Kilometer zurückgelegt, als mein Beobachter bemerkte, daß der russische Flieger gewendet hatte und nun in meiner Richtung flog. Sofort drehte ich ebenfalls, und wir steuerten nun aufeinander zu, nur daß ich wieder einige hundert Meter höher war als er. Ich flog in der Richtung auf unsere Station zu als wir sahen, daß der russische Flieger wieder gedreht

hatte und allmählich steigend, uns nachflog. Sofort kehrten wir ebenfalls um und bielten nun direkt auf den russischen Flieger zu. Als wir 100 *m* über ihm kamn noch 200 *m* von ihm entfernt waren, machte ich meinem Begleiter, dem Leutnant .... das verabredete Zeichen zu schießen, und sogleich ergriff er zu meiner Freude den Kugelkarabiner (der Revolver hätte nicht weit genug getragen). Kaum hatte R .... geschossen, als der Russe, vom Entsetzen gepackt — er glaubte wahrscheinlich, wir hätten Maschinengewehre an Bord — seinen Apparat so schnell er konnte, herumwarf, und mit höchster Geschwindigkeit seinen Stellungen zuflog. Wir immer hinterdrein, bis wir über den russischen Truppen waren und, ungestört von den Gewehr- und den viel tiefer platzenden Schrapnellkugeln, genau die Stärke und die Aufmarschrichtung der russischen Armee festgestellt hatten. Anderthalb Stunden darauf erstatteten wir in T. dem Oberkommando genaue Meldungen über unsere Wahrnehmungen.

»Haben die russischen Flieger bisher wenig über die Aufklärung unserer Truppenbewegung getan, so versuchten die russischen Truppen uns deutschen Fliegern nach Möglichkeit zu machen. Sind wir über marschierende Russen gekommen, so machten sie sofort Halt, traten zusammen und eröffneten ein mörderisches Feuer, das indes bisher noch kein Menschenleben gefordert hat. Nur zwei Apparate eines Typs, der nicht so scheuß steigen kann, wurden heruntergeholt, die Flieger und ihre Beobachtungsoffiziere konnten aber durch in der Nähe liegende Wälder flüchten und schlugen sich in zwei Nächten und zwei Tagen wieder zu ihrer Station durch, wo sie mit uns so größerer Freude aufgenommen wurden, als man sie schon in russischer Gefangenschaft geglaubt hatte. Aber nicht nur durch Beschießen suchten die Russen unsere Aufklärung zu erschweren oder unmöglich zu machen. Als sie gemerkt hatten, daß wir in der Regel nur morgens und abends Erkundungsflüge machten, verlegten sie ihre Märsche in die Zeiten von 9 bis 12 Uhr und 2 bis 4 Uhr. Aber bald hatten wir das heraus und flogen nun natürlich immer in diesen Stunden. Als die Russen ihre Absicht erraten sahen, warfen sie ihre ganze Marschordnung um. Die Bagage wurde nun in der Nacht nach vorn geschoben und die Truppen marschierten tagsüber querfeldein und ließen die Chausseen frei. Aber auch das hatten wir bald heraus bekommen. Von meiner Fliegerstation wurde morgens ein Offizier zur Erkundung der im südlichen Ostpreußen heranmarschierenden Russen ausgesandt, der weit ins Land hineinflog und die Meldung von einer heranrückenden Division brachte. Von nähere Einzelheiten konnte er nichts erkunden, da er sich nicht niedrig genug herunterstellen, wurden drei meiner Kameraden ausgeschickt, aber alle drei kehrten resultatlos zurück. Sie seien längs der Chausseen geflogen und hätten auch nicht einen feindlichen Mann entdeckt. Daraufhin bekam ich den Auftrag, auf einem mehr als 300 *km* betragenden Fluge auszuhandschaften, ob die im Anmarsch gewesene Division sich etwa wieder zurückgezogen habe. Da ich nur für ungefähr drei Stunden Benzin mit mir führte, beschloß ich zu sparen und nicht genau längs der großen Chausseen zu fliegen, sondern rechte Winkel abzuschneiden, also so, daß ich noch immer die Chausseen beobachten konnte. Als ich mich etwa 10 *km* von der Chaussee entfernt befand und zufällig durch die Flügelöffnung nach unten sah, erblickte ich ein völlig grau gewordenes Dorf, und als wir trotz des uns entgegenprasselnden Kugelregens einige 100 *m* heruntergingen, fanden wir das ganze Dorf voller Soldaten, und auch auf den Feldwegen wälzten sich dichte Schlangen grau gekleideter russischer Soldaten nach vorwärts der deutschen Grenze zu. Das war die Division, die mein Kamerad wenige Stunden vorher auf der Chaussee von W. her im Anmarsch gesehen hatte. Und so trafen wir auch später die russischen Truppen fast immer auf Feldwegen. Aber alles das half ihnen nichts; sie wurden stets rechtzeitig entdeckt, und so konnten wir an den beiden großen Siegen in Ostpreußen unseren beschaidenen Anteil nehmen. . .«

VON UNSEREN FLIEGERN.

Bei den Kämpfen um die Magieraböhen spielten auch die Flieger eine beträchtliche Rolle — sowohl auf feindlicher wie insbesondere auf unserer Seite. Es geht dies deutlich aus einer diesbezüglichen Stelle im Kriegsbericht des »Berliner Tageblatte« hervor, wo es heißt:

»Während des Artilleriedualls bei Magiera eröffneten die Russen ein heftiges Feuer mit Einheitsgeschossen, Granaten und Schrapnells, auf zwei unserer schweren Hanbitzbatterien, deren Versteck ihnen vermutlich kurz vorher ein russischer Flieger angegeben hatte. Einige Geschosse schlugen in der Nähe des Generalartillerieinspektors Erzherzog Leopold Salvator ein, der in Begleitung des Luftschifferkommandanten Oberstleutnant Üzelac dem Gefecht beiwohnte. Es wurde niemand verletzt. Gleichzeitig kreiste der österreichische Feldpilot Oberleutnant Nikolaus v. Wagner mit dem Aufklärer, Oberleutnant Wagner, eine Stunde lang in 1600 *m* Höhe direkt über den feindlichen Batteriestellungen am Waldzipfel des ostwärts hinter Magiera sich hinziehenden Bergrückens und dirigierte die Schußrichtung unserer eigenen Artillerie, bis unsere Granaten Volltreffer erzielten. Währenddem war Wagner unausgesetzt dem wütenden russischen Feuer ausgesetzt, sein Doppeldecker wurde vierzehnmal von Schrapnellsplittern und einmal von einer Flintenkugel getroffen, der rotweiße Kriegswimpel am Flugzeugschwanz geriet in Brand; trotzdem landete der Flieger glatt.«

AUS NORDFRANKREICH.

Die deutschen Flugzeuge entwickeln nach wie vor in Frankreich lebhafte Tätigkeit.

Am 9. November meldete »Daily Mail«, daß ein deutscher Flieger tagsüber zwei Bomben über Dünkirchen abwarf. Eine fiel in ein Dock, ohne Schaden anzurichten, die zweite fiel in der Nähe des Rathauses nieder. Im Umkreis von 100 *m* sprangen alle Fensterscheiben.

Aus London wird dem »Berliner Tageblatt« unterm 12. November gemeldet, daß wieder zwei deutsche Flieger über der englischen Südostküste beobachtet worden sind, und zwar einer über Sheerness, ein anderer über Harwich. Die Flieger wurden von den Engländern erfolglos beschossen.

Über eine kühne Streiffahrt deutscher Flieger berichtete zu Ende November ein Korrespondent des »Petit Journal« wie folgt: »Vier deutsche Tauben überflogen die Gegend von Montdidier und Amiens. Auf der Straße von Etesiay nach Fignières begannen die Flugzeuge ihre Bomben abzuwerfen. Ein französischer Artillerist wurde getötet, ebenso mehrere Pferde einer Munitionskolonne. Die vier Flugapparate erschienen dann über Montdidier, das sie seitwärts ließen, um in der Richtung nach Hargicourt und Pierpont zu fliegen, wo einen von ihnen zwei Bomben auf ein eben angekommenes Infanterieregiment warf. Die beiden Bomben explodierten etwa 100 *m* von der Chaussee entfernt, ohne Schaden anzurichten, in einem Gehölz. Die deutschen Flugzeuge wurden hierauf von französischen und englischen Fliegern verfolgt. Es gelang ihnen jedoch, zu entkommen und die Richtung nach Amiens einzuschlagen. Auf Longeau, das ein wichtiger Verpflegnugsort und militärischer Zentralbahnhof ist, warden sechs Bomben herabgeschleudert, von denen vier in Sümpfen krepierten. Etwa 300 *m* von der Eisenbahnlinie nach Amiens fiel eine Bombe mitten auf das Geleise; sie wurde von Genietoldaten zur Explosion gebracht, wobei ein Offizier verwundet wurde. Das Generalquartier einer französischen Armee erhielt gleichfalls den Besuch des deutschen Fliegergeschwaders. Drei Bomben fielen in den Garten einer Fabrik, in welcher der Generalstab untergebracht war und richteten bedeutenden Materialschaden an. Immer von den französischen Fliegern verfolgt, überflogen die vier »Tauben« in gerader Richtung

nach Amiens den Endpunkt ihrer kühnen Flugreise. Eine Zündbombe wurde dabei auf das Nebengebäude der Gasanstalt geschleudert, doch konnte der sofort entstandene Brand von Geniesoldaten gelöscht werden, ehe der Feuer auf die Gaswerke selbst übergriff. Gleichfalls warfen die Flieger noch eine Bombe auf die Verpflegskolonne herab, die in der Kaserne von Triant untergebracht ist. Mehrere Soldaten und Pferde wurden verwundet und erheblicher Materialschaden angerichtet.«

Eine anschauliche Schilderung aus dem Fliegerlager ging unterm 21. November dem »Berl. Lokalanz.« zu. Es heißt darin:

»Auf einer großen Wiese ist über Nacht eine bunte Zeltstadt entstanden, und wenn wir nicht im Kriege lebten, könnten die Einwohner des benachbarten freundlichen Städtchens wohl denken, es solle in den nächsten Stunden eine lustige Kirchweih beginnen oder ein Zirkus seine Künste zeigen. Denn nicht weniger als sechs große Zelte sind in langer Reihe nebeneinander aufgebaut, und ein Reisewagen, der mitgekommen ist, sieht ganz so aus, als wenn er äußerst interessante und geheimnisvolle Dinge berge. Aber dann wird er seiner schützenden Hüllen entkleidet, und siehe da, er erscheint ein Berliner Automobilomnibus, der in ein Bureau der Fliegerabteilung umgewandelt ist, die hier von heute ab Dienst tun will.

»Rasch hat ein Soldat der Telegraphenabteilung das im Innern des Wagens befindliche Telephon fertiggestellt, und schon nimmt ein Fliegeroffizier die Befehle des Generalkommandos entgegen. Wenige Minuten später wird der Vorhang von einem der Zelte fortgezogen und ein schöner, neuer Apparat herausgebracht. Fliegeroffizier und Begleiter besteigen das mächtige Fahrzeug, das als Doppeldecker mit einem 100pferdigen Mercedesmotor ausgerüstet ist, und pfeilschnell geht die Fahrt nach oben und in die Ferne, wo der Feind steht. Es gilt die Auffindung einer gegnerischen Artilleriestellung, und nachdem der Flieger wohlbehalten zurückgekehrt ist, meldet er seine Beobachtungen sofort der schweren Artillerie der Unsern, die darauf in einem mörderischen Feuer den Feind aus der bisherigen Stellung vertreibt.

»Nun will ich erzählen, was mir einer unserer ersten und besten Offizierflieger, der Hauptmann von Jena, über die Arbeit unserer Fliegerstationen heute mitteilte. Ihm untersteht der Flugzeugpark auf der frostharten Wiese, an der wir vom Großen Hauptquartier aus in stundenlanger Fahrt gekommen waren, und auf der sich gerade mehrere Flugzeuge zur Abfahrt bereit machten. Was zunächst den famosen Reisewagen anlangt, so dient dieser allen Anforderungen, die an ein gewöhnliches Bureau gestellt werden, als da sind: Schreibgelegenheit, Telephon, Bücher- und Aktenschränke, Kartengelasse, Schreibmaschine, Wasch- und Sitzgelegenheit. Man sollte gar nicht glauben, was alles in so ein Gefährt hineingeht, in dem in Friedenszeiten stets drangvoll fürchterliche Enge herrschte.

»Gleich neben dem Wagen erhebt sich ein Zelt, in dem Benzin, Öl, Ersatzteile, mechanische Gerätschaften u. s. w. bereitgehalten werden. Die übrigen fünf Zelte aber sind ausschließlich für die Flugzeuge bestimmt . . . Wen ist ein Schalldämpfer an unseren Apparaten, der das Motorengeräusch abfangen soll. Der Betriebsstoff, den unsere Flugzeuge mitnehmen, reicht durchschnittlich für vier bis sechs Stunden. Außerdem ist in einem Behälter oberhalb der Motoranlage noch 19 / Ballbenzin untergebracht, damit der Flieger nach Möglichkeit einen geeigneten Landeplatz aufzusuchen vermag. Motor und Propeller befinden sich bei unseren Apparaten vorn, bei den Franzosen dagegen hinten, so daß der Beobachter bei den Franzosen vorn sitzt. Man hat das bisher als einen Vorteil angesehen, bis ein Luftkampf, den seinerzeit in Belgien der Flieger Steffens mit einem französischen Flieger ausznfechten hatte, uns davon überzeugte, daß wir durch dauernd höheres Steigen dem Gegner dennoch überlegen waren, da es Steffens gelang, den feindlichen Flieger zu überholen und darauf durch den Beobachter herunterschießen zu lassen. Der einfache Karabiner tat in diesem Falle genau dieselben Dienste wie ein Maschinengewehr.

»Vereinzelt ist es vorgekommen, daß die Franzosen und anscheinend auch die Engländer an ihren Flugzeugen unser Eisernes Kreuz anbringen, um unsere Truppen zu täuschen, wenn sie namentlich des Abends, über unseren Stellungen zu erscheinen pflegen.

»Ganz außerordentliche Anforderungen hat die Militärbehörde an die Tragflächen unserer Apparate gestellt. Es wurde die 16fache Sicherheit gefordert, und so sind die ursprünglich ganz federleicht gedachten Tragflächen heute von einer Festigkeit, daß eine ganze Kompagnie Soldaten darauf stehen kann. Herr von Jena zeigte mir dann noch die Fliegerbomben, die in zwei verschiedenen Arten ausgegeben werden.«

DIE LUFTSCHIFFURCHT IN ENGLAND.

20 November.

Die große Angst der Engländer vor den deutschen Luftschiffen hat nun auch im englischen Unterhause kräftigen Ausdruck gefunden, und zwar in Verbindung mit der Frage der Interierung von Deutschen.

In der Sitzung vom 14. November bezeichnete der Unionist Joynson-Hicks die Maßregeln der Regierung gegen die Ausländer in England als noch unzureichend und fragte, inwieweit es nominell englische, aber tatsächlich deutsche Handelsgesellschaften ihre Geschäfte in Großbritannien fortführen dürfen, obwohl sie vielleicht durch neutrale Länder mit dem deutschen Hauptquartier Verkehr unterhielten. Mac Kenna erwiderte hierauf, es wäre nicht nur grausam, sondern töricht, alle Deutschen als Spione und Feinde zu behandeln. Betreffend die Internierung und Freilassung von Deutschen habe die Zivilregierung keine Macht, die Initiative zu ergreifen, da dies eine rein militärische Angelegenheit sei. Das Staatssekretariat des Innern habe auf Ansuchen der militärischen und Marinebehörden gehandelt. Lord Kitchener habe am 9. September erklärt, aus gewissen Gründen sollten weitere Verhaftungen vorgenommen werden, was auch geschehen sei. Die Umstände erlauben kein bestimmtes System, vielmehr müsse sich die Regierung durch den Grad der Gefahr leiten lassen. Wenn ein Einfall von Zeppelinen zu erwarten wäre, würden die Lente interniert werden müssen, da Gelegenheit bestände, eine Panik hervorzubrugen. Es sei denkbar, daß Internierungen in gro ßem Maßstabe stattfinden würden, um derartiges zu verhindern. Im letzten Monat habe die militärische Frage ein anderes Aussehen erhalten. Die Regierung habe auf Wunsch der Militärbehörden mehr Verhaftungen vorgenommen, aber es wurde dann nicht für notwendig gehalten, damit fortzufahren.

In der Erwartung der Panik beim Eintreffen der Zeppelin-Luftschiffe und in der Feststellung, daß »die militärische Frage im letzten Monat ein anderes Aussehen erhalten habe«, liegt jedenfalls das Eingeständnis ernster Befürchtungen.

Aus Stockholm wurde am 12. November ein charakteristischer Vorfall gemeldet, der sich in South-Devon zutrug: Als eines Abends die Scheinwerfer ihre Fener durch das Dunkel sandten, bemerkte man plötzlich im hellen Schein einen kleinen Gegenstand, der lautlos über der Stadt in recht beträchtlicher Höhe schwebte. Kein Zweifel, das war ein Zeppelin! Wie ein Lauffener ging der Ruf durch die Straßen, daß ein Zeppelin sich über der Stadt befände. Aber schließlich behielt der Gegenstand — die Rauchwolke eines Dampfers — nicht fortgesetzt seine Form, und nach kurzer Zeit löste sich der Rauch in der Luft und mit ihm der Zeppelin-Schrecken in South-Devon. Die Angst bei den Bewohnern der Stadt bleibt jedoch haften, bis das nächstemal eine ähnliche Rauchwolke oder vielleicht ein wirklicher Zeppelin von dem Scheinwerfer beleuchtet werden wird.

Umsonst bemühen sich einige englische Blätter zu beweisen, daß die Zeppelin-Luftschiffe nicht mehr vorhanden seien, nachdem sie alle von den Franzosen und Russan zerstört wären.

Von französischer Seite wird der Zeppelin-Angst nur neue Nahrung gegeben: So erzählt im Pariser »Journal« der bekannte französische Fachschriftsteller Georges Prade, was er auf einer Reise nach dem Bodensee entdeckt haben will. Er versichert, daß die Zeppelin-Werft in Friedrichshafen gegenwärtig alle drei Wochen ein lenkbares Luftschiff fertigstellen. Seit Beginn des Krieges seien in regelmäßigen Abständen Zeppeline an die Armee abgeliefert worden, und zwar Ende Juli »Z. 24« und »Z. 25«, die bereits im Bau waren, sodann die »Z. 26« bis »Z. 29« gegen den 15. August, 3. und 24. September und 15. Oktober. »Z 30« endlich habe die Werkstätte am 5. November verlassen. Denjenigen Leuten, die von einer großen Luftflotte träumen, erscheine dieses Tempo in der Herstellung von Zeppelinen vielleicht nicht schnell. Es stelle aber in Wirklichkeit eine Meisterleistung der deutschen Industrie dar, denn schon ein einziger Zeppelin bedarf der Zusammensarbeit von 30 Industriewerken.

1. Dezember.

Die Zeppelinfurcht in London hält unverändert kräftig an. Wohl sollen in einer kürzlich abgehaltenen Sitzung des Unterhauses die einschränkenden Vorschriften bezüglich der Beleuchtung Londons gemildert worden sein. Den Geschäften wird jetzt gestattet, länger als bisher die Lichter brennend zu erhalten, nämlich bis 6 Uhr. Wenn das schon die erleichternde Vorschrifen sind, kann man sich nun kaum ausdenken, wie die strengen gewesen haben müssen. Eine erhebliche Veränderung hat die Zeppelinfurcht auch in der Nationalgalerie, dieser berühmten Kunststätte, bewirkt. Die Museumsverwaltung hat umfassende Vorkehrungen getroffen, um ihre kostbaren Schätze gegen die Bomben der Zeppeline zu schützen. An den Wänden, von denen sonst strahlende Meisterwerke grüßten, herrscht gähnende Leere. Hie und da hängen als melancholische Überbleibsel der einstigen Pracht ein paar Bildchen von geringerem Wert, die sonst in die Winkel oder in die Nähe der Decke verbannt waren. In anderen Sälen, wo die Kostbarkeiten nicht dicht beieinander waren, sieht es noch etwas voller aus; aber auch hier stolpert man sofort über einen großen eisernen Wasserbehälter, der in der Mitte eines jeden Museumsraumes aufgestellt ist. Die vorsorgliche Verwaltung hat hier die genügenden Wassermengen angesammelt, damit die Löscharbeit im Falle einer durch Bomben hervorgerufenen Feuersbrunst sofort beginnen könne. Im ganzen sind mehr als 250 Bilder aus der englischen Nationalgalerie entfernt und in bombensichere Gebäude gebracht worden. Man führt mit dieser »Internierung« der Bilder weiter fort und die Zahl der aus dem Museum entfernten Werke wächst von Tag zu Tag. Unter den in Sicherheit gebrachten Gemälden befinden sich Raffaels »Madonna« und »Heilige Katharina«, Velasquez' »Venus und Cupido«, ein Bild, das vor einigen Monaten durch das Attentat einer Suffragette beschädigt wurde, dann Rubens' »Urteil des Paris«, Rembrandts Selbstporträt, Murillos »Johannes der Täufer und das Lamm«, Holbeins »Gesandte« und sein Porträt der »Herzogin von Mailand«. Der Wert all dieser Werke beläuft sich auf viele Millionen. Auch Privatleute, die dem Museum Bilder als Leihgabe überlassen hatten, sind ängstlich geworden und haben ihre Schätze schleunigst zurückverlangt, um sie möglichst in Sicherheit zu bringen.

HERABGESCHOSSEN.

Man dachte früher vielfach, der Flieger sei gegen die Kugeln der Feinde nahezu gefeit; er könne in seiner Höhe und bei seiner Schnelligkeit die Feuerschlünde da unten verfluchen und es sei also geradezu unmöglich sich vor Fliegerangriffen zu schützen. Die Erfahrung lehrt nun, daß es freilich schwer ist, diese raschen Vögel zu treffen, daß man aber doch auch diese Schwierigkeit in einem gewissen Maße überwinden kann. Man hört viel von herabgeschossenen Fliegern und es handelt sich da nicht um Zufallstreffer. Besonders scheinen die Deutschen mit ihren eigens gebauten Luftschiffabwehrgeschützen Vortreffliches zu leisten.

Die Abwehrgeschütze werden von den Fliegern der feindlichen Alliierten stark gefürchtet. In einem im Oktober geschriebenen Brief eines englischen Flugoffiziers an seine Mutter heißt es:

»Laß Dir mein gewöhnliches Tagewerk erzählen. Um 6 Uhr morgens geht es los. In weniger als einer Stunde ist man 30 *km* entfernt, über einer Schlacht, die einem dicht unter der Nase tobt. Hunderte und Tausende von Menschen in den verschiedensten Stellungen schießen aufeinander los und nicht zu wenige schießen auch auf mich. Das alles sieht uns der Luft so komisch und merkwürdig aus, weil man die Geschichte auf beiden Seiten der Kämpfenden und von jedem Standpunkte aus sehen kann, während die da unten in den meisten Fällen nicht einmal das sehen, worauf sie schießen . . . . Wir Flieger kriegen auch unseren Teil ab, denn sie haben besondere Kanonen, mit denen sie gegen Flugzeuge schießen, und diese gefährlichen Dinger lauern überall auf uns, ganz abgesehen von dem Gewehrfeuer und den Schrapnells.

»Neulich machte ich einen Erkundungsflug von etwa 200 *km*; ich war völlig erfroren, aber da einem das täglich passiert, so gewöhnt man sich daran. Es war kein besonders interessanter Aufklärungsflug. Wir warfen eine oder zwei Bomben auf einige Biwaks, die dadurch etwas in ihrer Ruhe gestört wurden, denn sie fingen an, auf uns mit Gewehren zu schießen. Dann aber kamen diese deutschen »Anti-Flugzeugkanonen«, und das ist eine recht unangenehme Sache. Diese Kanonen feuern eine Art Schrapnell, das in einer bestimmten Höhe explodiert. Sobald sie unsere Höhe herausgefunden haben, schleudern sie mit diesen Kanonen so sieben oder acht Schrapnells zu gleicher Zeit, die alle um einen herum explodieren. Jedes Schrapnell ist mit runden Kugeln geladen, etwa so groß wie die Marmeln, mit denen wir als Kinder spielten, und die pfeifen einem nun um die Ohren. Eine von diesen Kanonen hat es besonders auf uns abgesehen und trifft mit einer wahrhaft instinktiven Sicherheit. Wir haben ihr den Spitznamen »Archibald« gegeben. Während meiner Feuertaufe bei Maubenge blieb ich noch von ihr verschont. Wir flogen damals in Wolken weit über die feindlichen Stellungen, und wir glücklich zurückkamen und die französischen Linien erblickten, da gingen wir tiefer herunter und wurden plötzlich mit einem Feuer aus wohl tausend Gewehren begrüßt. Man hatte mich für einen Deutschen gehalten, weil meine Maschine von den andern verschieden ist. Das war meine Feuertaufe, die ich nie vergessen werde.

»Das nächste Mal machte ich Bekanntschaft mit »Archibald«. Wir waren bei Valenciennes aufgestiegen, und plötzlich sah ich fünf oder sechs dicke Rauchwolken um mich, und dann regnete es Kugeln. Das Ding richtet jeden Tag bei uns Schaden an. Das Modell, nach dem meine Maschine gebaut war, hat großes Unglück gehabt. Es waren nur vier solcher Apparate da, und sie sind alle pfutsch. Der erste fand sein Ende bei Amiens; er stürzte zu Boden und ging in Flammen auf, wobei Flieger und Mitfahrer verbrannten. Der zweite wurde zwischen Amiens und Maubeuge heruntergeschossen. Der dritte war meiner; er zerbrach beim Landen, und ich kam wie durch ein Wunder davon. Die vierte Maschine wurde verbraunt gefunden, nachdem man sie seit zwei Tagen vermißt hatte. Von dem Schicksal des Fliegers wußte man nichts, bis ein Kriegskorrespondent, der von den Deutschen gefangengenommen worden war, berichtete, er hätte das Grab des Fliegers bei Engbien, nördlich von Mons, gesehen.«

Ein dentscher Feldartillerist schrieb am 5. November aus Papaume nach Berlin:

»Hier ist die Entscheidung jetzt in vollem Gang Auf dem rechten Flügel wird mit äußerster Erbitterung gekämpft, und zwar mit Erfolg. Es geht immer nur schrittweise vorwärts; aber es geht doch vorwärts . . . Heute habe ich gesehen, wie ein französischer Flieger abgeschossen wurde. In dem Dorf hinter der Front (6 bis 7 *km* weit von dieser) wurde ein Zug Hanbitzen aufgestellt, um den immer frecher werdenden Fliegern end-

lich einen tüchtigen Denkzettel zu geben. Wie es erwartet wurde, so kam es auch. Schon früh um 8 Uhr kam einer seelenvergnügt angependelt und flog, da die Geschütze in der Front nicht fenern durften, immer niedriger bis auf ungefähr 300 *m*, und schlug dann die Richtung nach unserem rückwärtigen Linien ein, wo er keine Artillerie in Stellung mehr vermutete. Der zurückstehende Zug hatte ihn nun recht heqnem.

»Kurz darauf hörte man auch schon zwe Schüsse und sah zwei unschuldige, weiße Wölkchen plötzlich in der Luft schweben. Wie vor Schreck erstarrt, blieb der Flieger in der Luft nahezu stehen und wurde auch schon von den nächsten beiden Wölkchen eingerahmt. Ein Schuß davor und einer dahinter, also herworragend schnell und gut eingeschossen. Nun kamen die beiden nächsten Schüsse. Einer lag rechts, der andere dicht links daneben.

»Mau sah durchs Fernglas deutlich, wie das Flugzeug Schaden erlitten haben mußte, denn es fing an zu schwanken. Der Apparat hatte angenscheinlich Steuerkraft verloren, denn er kam nicht mehr von der Stelle. Mit den nächsten beiden Schüssen war sein Schicksal besiegelt. Sie fielen beide fast gleichzeitig. Ein Schuß — der erste — riß einen Flügel glatt weg. Der andere war ein Volltreffer. Die ganze Geschichte zersprang in alle Winde. Solchen schönen Schuß habe ich noch nicht gesehen im ganzen Krieg. Der Rückmanier, der ihn abfenerte, hat sich außerdem schon vielfach ausgezeichnet und erhielt für die heutige Leistung das Eiserne Kreuz. Ich gönne es ihm. — Die Trümmer des Flugzeuges wurden nachher auf weiter Fläche zusammengelesen. Von den beiden Insassen fand man nur noch einige Teile.«

DEUTSCHE FLIEGERBRIEFE.

Aus Douai schreibt ein deutscher Fingoffizier am 30. Oktober:

»Unser Flughafen liegt in der Gemarkung . . . Gesunde Männer sieht man nicht mehr, alles Männliche, was da ist, besteht aus Krüppeln oder, nutzanlichen Leuten, die nicht dienen konnten. Sonst nur Weiber und Kinder. Für uns ist das ein ganz angenehmas Gefühl, denn andernfalls steht die Tür zum Frauktirenrweseu leicht offen. Ein altes Landhaus, das wir traditionell mit Château bezeichnen, ist unser Quartier. Der eigentliche Besitzer, ein Direktor der Bergwerke, ist bei Manhenge (einem finsteren Nest) gefangengenommen worden. Nun hausen wir darin zu 16 Offizieren, mehrere in einer Bude, und wärmen uns am molligen Kaminfeuer. Wundervoll sind diese Kaminfeuer und billig ist ja das Holz im Krieg. Im Notfalle vetheizt man das Inventar oder die nuhezahlten Rechnungen des glücklichen Besitzers. Einliegend schicke ich Ihnen einen städtischen Bon. Merkwürdigerweise nehmen die Kaufleute von Douai viel lieber städtische Bons als deutsches Silber oder Gold. Vielleicht rechnen sie noch mit einem endgültigen Siege. Die armen Leutchen sind ja maßlos anorientiert.

». . . Gestern war ich mal wieder am Meer. Wunderbar sah es diesmal aus. Ich konnte einen Abtransport feststellen und mit Bomben die Annäudung nunmöglich machen. Natürlich sind das alles mehr moralische Erfolge. Eine Unterbrechung findet deswegen kaum statt. Im allgemeinen gehts hier vorwärts, wenn auch nur langsam. Die Engländer schiagen sich gut, die Indier ebenfalls. In der Mitte der Front machten die Franzosen einen erfolglosen Angriff. Sie kamen gepausert Kopf nud Brust an wie die alten Römer nnd waren dadurch natürlich viel schwerfälliger als sonst. Schließlich wurden sie mit dem Kolben totgeschlagen. Mein Fingzeng habe ich nach der Verw ndung von Oberleutnant Sch. auch panzeru lassen, wenigstens die beiden Sitze. Das muß dann ganz lustig sein, wenn die kupferbraunen französischen Bohneu dagegen trommeln nnd platt werden . . .«

Aus einem Luftschifferbrief, der gleichfalls vom westlichen Kriegsschanplatz stammt nud den die »N. F. Pr.« mitteilt, läßt sich unter anderem die Neuigkeit entnehmen, daß auch die Deutschen jetzt Fliegerpfeile anwenden. Die interessanten Teile des vom 9. Oktober datierten Briefes lautet:

». . . Ich erhielt Ihre lieben Zeilen vom 28. September über Frankfurt hente früh in Domhras. Wir, mein Bruder und ich, liegen jetzt in sehr nettem Quartier, wo wir Etappenstation für Wasserstoffbomben eingerichtet haben. Nach langem Umherziehen mit dem Drachenballon durch zerstörte und ausgehrannte Dörfer, die von der Bevölkerung fast gänzlich verlassen sind — nur ältere Männer und Frauen und Kinder bleiben zurück, die unsere Truppen ernähren müssen — sind wir also glücklich gelandet. Wie oft schließen wir im Biwak auf freiem Felde nnd in Scheunen, bei dem herbstlich kalten Wetter kein Vergnügen; aber wieviel hesser haben wir es im Vergleich zu unserer Infanterie, die doch wochenlang im Schützengraben, dem fortwährenden Feuer der feindlichen Artillerie ausgesetzt, bei Regen nud Kälte liegen muß. . .

»Unser Ballon ist jetzt 2 *km* von unserem Standquartier hinter einem Hügel, auf welchem noch ein Aussichtsturm gebaut wurde, von dem man einen prachtvollen Rundblick auf die Nordfornt von Verdun hat, welchen in 18 *km* Luftlinie liegt. Selbstverständlich liegen die Außeufort viel näher: das nördliche vorgeschobene Fort Donanmont liegt ca. 8 *km* von unserem Ballon. Gegen unsere schwere Batterien kann die französische Artillerie nicht aufkommen, jeder Schuß ein Treffer, und mächtige Rauchwolken zeigten den Einschuß in die modernen Panzertürme. Dabei haben an unserer Nordfrout die schweren Brnmmer, die 42-Zentimeter, noch gar nicht mitgesprochen. Ich glaube nicht, daß Verdun sich noch lange halten wird. Vorgestern Nachts versuchte die französische Feldartillerie und Infanterie einen Durchbruch nach Norden, da wir hier nicht sehr stark sind, wurden aber durch unsere Feldartillerie mit schweren Verlusten geworfen. Französische Regimenter zogen in fast geschlossenen Formationen sorglos heran, da sie an unseren Rückzug glaubten, und wurden aus nächster Nähe schwer unter Feuer genommen.

»Auch unser Fesselballon hat in den letzten Wochen oft seinen Standort wechseln müssen, da er von feindlicher Artillerie oft schwer anfs Ziel genommen wurde, aber vergeblich. Dagegen besuchten uns häufig französische Flieger, die vergebens Bomben abwarfen, da sie bei unserem Schnellfener sich nicht tief wagen, dagegen werfen sie 16 *cm* lange Stahlpfeile in Bündeln ab. Eine furchtbare Waffe, wenn aus großer Höhe das 20 *g* schwere Geschoß ein Ziel erreicht, schlimmer wie Schrapnells und Bomben. Abet unsere Militärbehörde hat sich sofort der Erfiuinng bemächtigt nnd unsere Flieger, die doch mehr Schneid haben, und unsere Lenkballone haben jetzt verbessertes Pfeil abwurfsmaterial zur Verfügung und als Ironie steht auf jedem deutschen Pfeil: Invention française. Fabrication allemande. Vor einigen Tagen brachten wir Wasserstoffbomben zum Ballon, wollten einen kürzeren Weg nehmen, kamen in die feindliche Feuerlinie, ein Pferd wurde erschossen, aber sonst passierte nichts. Ein sonderbares Gefühl, wenn mitnntelang rechts und links Schrapnells einschlagen nnd man den Tod vorüberziehen sieht nnd sich so machtlos fühlt. Aber den guten Humor haben wir nicht verloren. Nur den Kopf hoch nnd keinen Kleinmut! . . .«

ÖSTERREICHS FLUGWELTREKORDS.

Unter den gegenwärtig en Verhältnissen kann man natürlich nicht voraussagen, in welcher Form und in welchem internationalen Rahmen zukünftig die Aufzeichnung und Sichtung der Flugweltrekords vorgenommen werden wird. Wie es auch immer geschehen mag, muß aber natürlich auf das Historische zurückgegriffen, muß der Stand der Dinge vor dem großen Kriege als Ausgangspunkt genommen werden.

Die folgende Übersicht soll nun zeigen, welcher bedeutende Anteil an den international en Weltrekords der österreichischen Fliegerai zukommt, die eine der rapidesten Entwicklungen zu verzeichnen hat, die sich irgend

vollzogen haben. Der hier mitgeteilte Stand entspricht dem von der internationalen Föderation im Juni 1914 abgeschlossenen Statistik.

Geschwindigkeit (mit einem Begleiter):

Km.	Rekordträger	Ort	Datum	Zeit
5	Heinrich Bier	Wr.-Neustadt	1./10. 1911	2:58
200	Heinrich Bier	»	1./10. 1911	2:03:49
250	Heinrich Bier	»	1./10. 1911	2:39:37

Geschwindigkeit (mit zwei Begleitern):

5	Charles Nienport	Aspern	30./6. 1912	2:52
10	Charles Nieuport	»	30./6. 1912	5:45

Geschwindigkeit (mit drei Begleitern):

5	Peter Mandelli	Wr.-Neustadt	16./8. 1912	3:44
10	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	6:28
20	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	12:03
30	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	17:37
40	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	23:11
50	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	29:47
100	Peter Mandelli	»	16./8. 1912	56:33

Stundenrekord (mit drei Begleitern):

Rekordträger	Ort	Datum	Kilometer
Peter Mandelli	Wr.-Neustadt	16./8. 1912	106·029

Distanzrekord (Einzelflug):

Karl Illner	Wr.-Neustadt	31./10. 1910	80

Distanzrekord (mit einem Begleiter):

Karl Illner	Wr.-Neustadt	2./4. 1911	150
Heinrich Bier	»	1./10 1911	250

Distanzrekord (mit drei Begleitern):

Peter Mandelli	Wr.-Neustadt	16./8. 1912	110

Zeitrekord (mit einem Begleiter):

Stunden	Rekordträger	Ort	Datum	Kilometer
1/4	Heinrich Bier	Wr.-Neustadt	1./10 1911	24·805
1/2	Heinrich Bier	»	1./10. 1911	49·117
2	Heinrich Bier	»	1./10. 1911	190·858

Zeitrekord (mit drei Begleitern):

1	Peter Mandelli	Wr.-Neustadt	16./8. 1912	106·029

Dauerrekord (Einzelflug):

Rekordträger	Ort	Datum	Zeit
Karl Illner	Wr.-Neustadt	31./10. 1910	2:04:23

Dauerrekord (mit einem Begleiter):

Karl Illner	Wr.-Neustadt	2./4. 1911	2:33:09
Karl Illner	»	8./10. 1911	4:05:05

Dauerrekord (mit drei Begleitern):

Adolf Warchalowski	Wr.-Neustadt	30./10. 1911	0:45:46
Peter Mandelli	»	16./8. 1912	1:02:15

Höhenrekord (Einzelflug):

Rekordträger	Ort	Datum	Meter
Adolf Warchalowski	Wr.-Neustadt	18./9. 1910	460
Miecislaus Miller	»	18./4. 1911	600
Heinrich Bier	»	20./4. 1911	1000
Romolo Manissero	Triest	6./8. 1911	2700

Höhenrekord (mit einem Begleiter):

Heinrich Bier	Wr.-Neustadt	4./5. 1911	340
Karl Illner	»	25./6. 1911	450
Miecislaus Miller	»	28./7. 1911	800
Ph. R. v. Blaschke	»	28./7. 1911	850
Heinrich Bier	»	5./8. 1911	1257
Ph. R. v. Blaschke	»	11./8. 1911	1375
Ph. R. v. Blaschke	»	24./4. 1912	2145
Ph. R. v. Blaschke	Aspern	29./6. 1912	4860*)

*) Hiermit wurde der von Garros mit 3910 m geschaffene Höhenweltrekord (ohne Begleiter) überboten.

Höhenrekord (mit zwei Begleitern):

Heinrich Bier	Wr.-Neustadt	28./9. 1911	1220
Ph. R. v. Blaschke	Aspern	28./6. 1912	3580

Von diesen zahlreichen Rekords kommen nur zwei, nämlich jene des Charles Nienport, nicht auf Rechnung einheimischer Flugzeugführer.

TODESOPFER.

Am 3. November unternahmen die deutschen Marineflieger Trost und Klette von Johannisthal aus einen Übungsflug in die Umgegend Berlins. Sie sahen sich in der Nähe von Luckau wegen eines Maschinenfehlers zu einer Notlandung gezwungen. Hierbei stürzte der von Trost gesteuerte Doppeldecker aus beträchtlicher Höhe ab und begrub die beiden Flieger unter sich. Die Schwerverletzten wurden von Landbewohnern nach dem Luckauer Krankenhaus gebracht; der Arzt konnte aber bei beiden nur den inzwischen eingetretenen Tod feststellen.

Am 6. November stürzten zwei französische Fliegerhauptleute in Issy-les Mouliueaux ab und erschlugen sich.

Am gleichen Tage geriet bei Aldershot in 300 *m* Höhe der Zweidecker des englischen Fliegers Busk in Brand und stürzte ab. Der Führer ist zu Asche verbrannt.

Am 25. November fand, wie an anderer Stelle genauer ersichtlich, unser Oberleutnant Béla Fessl den Heldentod.

Am 5. Dezember kam, wie uns berichtet wird, der Franzose Marc Pourpre ums Leben.

Vom Kriegsbeginn bis anfangs Dezember haben dreißig deutsche Flieger den Tod gefunden. Die letzten traurigen Fälle waren folgende:

Kriegsfreiwilliger Post, in Johannisthal abgestürzt; Kriegsfreiwilliger Silberhorn, in Johannisthal abgestürzt; Unteroffizier Walter Gehrke, Flugzeugführer, abgestürzt; Unteroffizier Bruno Hauboy Beobachter, abgestürzt; Unteroffizier Ostermann, abgestürzt; Leutnant Richard Roth, heruntergeschossen; Leutnant Günter Hass, heruntergeschossen; Leutnant Rocco, Oberleutnant Albrecht Oldenbourg, Chefpilot Stiefvater, abgestürzt; Leutnant Schmidt, abgestürzt auf dem Flugplatz Posen; Leutnant d. R. Pape, abgestürzt; Kriegsfreiwilliger Feldpilot von Winterfeld, abgestürzt auf dem Flugplatz Posen; Oberleutnant Schlag, abgestürzt.

NOTIZEN.

BEI BRÜSSEL versuchten, wie man meldet, englische Flieger anfangs November vergeblich das Benzinlager in Haren zu bombardieren.

AUF HAZEBROUCK warf ein deutscher Flieger am 6. Dezember Bomben hinab. Sechzehn Personen wurden teils verwundet, teils getötet.

IN KORTRIJK (Courtrai) soll nach einer Brüsseler Meldung am 14. November ein englischer Flieger eine Bombe abgeworfen haben, die fünfzehn Personen in der Stadt tötete.

BEI KAPSTADT hat, wie man meldet, neulängst ein deutscher Flieger von der Lüderitzbucht aus die englischen Stellungen überflogen und beobachtet. Er wurde von den englischen Truppen erfolglos beschossen.

ÜBER OSTENDE wurde, wie Londoner Blätter am 9. Dezember melden, der englische Flieger Lord Annesley mit einem begleitenden Offizier von den Deutschen herabgeschossen. Beide Engländer sollen den Tod gefunden haben.

ÜBER KRONSTADT bei Petersburg erschien, wie der »Berliner Lokalanz.« erfährt, Mitte November ein deutsches Flugzeug. Der Festungskommandant hat eine Prämie von 10.000 Rubel für den Abschuß dieses Flugzeuges ausgesetzt.

AUS PRZEMYSL hat kürzlich ein Flieger einen Kranken herausgefördert. Ein Mann der Besatzung war nämlich von einem wütenden Hund gebissen worden, und diesen Soldaten brachte der Flieger ans der Festung, um seinen Transport in eine Pasteur-Anstalt zu ermöglichen.

DIE FRANZÖSISCHEN FLIEGER führen vielfach Miniaturmaschinengewehre auf ihren Flugzeugen. Geleistet haben sie damit noch nichts Wesentliches; eher sind ihre Bomben unausgenützt, aber es scheint, daß sie nicht über so wirksame Brandbomben verfügen wie die Deutschen.

ÜBER BRÜGGE tauchten Ende November zwei englische Flieger auf. Ihr Bestreben war augenscheinlich, ein im Brügger Kanal liegendes deutsches Schiff, auf dem sich höhere Offiziere befanden, mit Bomben zu vernichten. Das Vorhaben mißlang. Drei Passanten wurden durch die Bomben verletzt.

OBERLEUTNANT CARGANICO, der totgesagt war, weilt hocherfreulicherweise recht munter unter den Lebenden und wird seinem Vaterlande gewiß noch viele wertvolle Dienste erweisen.

IN FREIBURG im Breisgau warfen am 9. Dezember feindliche Flieger zehn Bomben ab. Der deutsche Generalstabsbericht vom 10. Dezember erwähnt die Tat sache, am festzustellen, »daß wieder einmal, wie schon so häufig seit Beginn des Krieges, eine offene, nicht im Operationsgebiet liegende« Stadt von unseren Gegnern mit Bomben beworfen worden ist.«

BRINDEJONC DES MOULINAIS ist in den ersten Desembertagen in deutsche Gefangenschaft geraten. Brindejonc ist jener französische Flieger, der insbesondere durch seinen Juni—Juli 1913 ausgeführten Europaflug berühmt geworden ist. Er legte damals in drei Wochen 5000 *km* zurück. Er ist 22 Jahre alt.

MARC POURPRE, ein bekannter französischer Flieger, der sich an vielen Wettbewerben mit Erfolg beteiligte und insbesondere bemerkenswerte Flüge im Orient — unter anderem in Ägypten und in China — ausführte, wurde am 5. Dezember bei einer Aufklärung auf dem Schlachtfelde im Bezirk der Somme getötet.

DER TAUFE seines Kindes flog am 2. November der deutsche Flugoffizier Leutnant von Wolf. Er benützte zu der Fahrt einen Doppeldecker, der ihn so auf die rascheste Weise von Posen nach Schreiberhach bei Lanban brachte. Er landete auf dem dortigen Exerzierplatz, wo ihn seine Frau nebst vielen Gästen erwartete.

AUS METKOVIC wird unterm 18. November gemeldet: »Von Frankreich kamen drei militärische Flugzeuge mit Führern und der dazugehörenden Mannschaft für die montenegrinische Armee an. Das eine Flugzeug flog gestern über dem Lovcen auf, nahm dann seinen Weg gegen Serbien, stürzte jedoch ab. Der Pilot und ein Beobachtungsleutnant starben auf der Stelle.«

PÉGOUD, der Vielbestaunte, hat mit all seiner Kunst nur herzlich wenig als Aufklärungsflieger geleis tet, wenn auch französische Blätter ihn in gewohnter Weise verhimmeln. Seine Flugsicherheit schaint ihm aber einmal das Leben gerettet zu haben. Von deutschen Kugeln getroffen, brach nämlich bei der Schlacht an der Marne ein Flügel seines Flugzeuges, und Pégoud landete dennoch glücklich. Ein anderes Mal entkam der Fransose nur mit knapper Not der Gefangenannhme.

DIE FRANZÖSISCHEN FLIEGER und Flugzeuge werden in einem deutschen Feldpostbrief geschildert; es heißt darin u. a.: »Sie fliegen im allgemeinen schnell und haben meist Maschinengewehre an Bord. Unsere Motoren arbeiten lanter, sind aber dafür stärker. Das französische Flugzeug macht einen sehr eleganten Eindruck. Aber es fehlt den Fliegern so die rechte Schneid, ihre Artillerie unterstützt sie nur wenig, und unsere leichten Feldhaubitzen haben schon mehrere hintergeholt.«

BÉLA FESZL, k. u. k. Oberleutnant und Feldpilot, fand auf dem nördlichen Kriegsschauplatze am 25. November den Fliegerheldentod. Oberleutnant Feszl wurde als Kadett wegen einer von ihm durchgeführten Lebensrettung mit dem goldenen Verdienstkreuz ausgezeichnet und erhielt während des Krieges wegen tapferen Verhaltens vor dem Feinde als Flieger die Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes. In ihm verliert die Luftschiffertabteilung einen ihrer liebenswürdigsten und besten Kameraden.

AUS CETTINJE wird über Rotterdam gemeldet, daß ein österreichischer Flieger am 6. November früh mehrere Bomben auf die Stadi herabwarf; die eine, welche in die Nähe des Bahnhofs fiel, zerspre.gte drei Eisenbahnwagen. Eine andere traf ein Gebäude, welches zerstört wurde. Zwei Personen wurden verwundet. Auch ganz ganz kürzlich wieder wurde Cetinje wie man meldet, von einem unserer Flieger kürzlich mit Bomben beworfen. Ein Einwohner wurde getötet. Von starkem feindlichen Feuer verfolgt, überflog der Flieger alsdann den Lovcen, wo er ebenfalls Bomben warf. Ohne Schaden zu nehmen, kehrte er nach Cattaro zurück.

IN RUSSLAND bemüht man sich, wie ein däuisches Blatt meldet, um die Vergrößerung der Luftflotte. »Auf diesem Gebiete ist noch viel nachzuholen. Die russische Heeresleitung kann fast täglich feststellen, daß die Deutschen hierin gegenüber den Russen einen bedeutenden Vorteil haben. Alle Bewegungen der deutschen Truppen werden mit Hilfe der deutschen Flieger ausgeführt. Namentlich die Artillerie sieht aus den Erkundungen der Flieger großen Nutzen. In Rußland soll daher, so bald wie möglich, eine größere Anzahl Flieger ausgebildet werden. Auf der Ostfront bedienen sich die Deutschen nur weniger Luftschiffe; bisher wurden nur einige Male Zeppeline über den russischen Stellungen bemerkt.«

DIE DIENSTE, welche die Flieger unserem Heere leisten, sind Gegenstand eines von dem italienischen Fachjournalisten Ingenieur Cesare Santoro an den Chefredakteur des »Pester Lloyd« gerichteten Schreibens, in dem es unter anderem heißt: »Die Belagerung von Przemysl und andere Umstände in diesen drei Kriegsmonaten haben dargeten, daß Ihre Armee ein erlesenes Korps erfahreuer und kühner Flieger besitzt. Ihre Flugzeuge haben sich im Kriege als ein vorzügliches Hilfsmittel der Artillerie bewährt, namentlich der schweren Artillerie, denn die Leichtigkeit, in große Höhen hinaufzusteigen, gestattet den Fliegern, einen weiten Horizont auszukundschaften und den Batterien alle nötigen Andeutungen bezüglich der Schußelemente zu liefern. Ihre Flieger haben auch dem Generalstabe hervorragende Dienste geleistet durch Erkundungen der feindlichen Stellungen und Bewegungen. Auch sind sie das einzige Mittel gewesen, um den raschen Verkehr mit Festungen und isolierten Heereskörpern zu unterhalten.«

VON RUSSISCHEN FLIEGERN enthält ein Gefechtsbericht in den »Leipz. N. N.« einige bemerkenswerte Einzelheiten: Aus einem Kieferwald tretend, bemerkt der Korrespondeant Flieger über einer deutschen Batterie. »Ich kann deutlich mit dem Fernglas den russischen schwarzen Kreis erkennen. Da flattert auch schon ein feiner Strich von dem Flieger herab. 300 m über unserem Geschützen etwa erscheint ein kleines weißes Wölkchen, das Flugzeug sanst weiter und ein zweites Wölkchen bildet sich in einiger Entfernung. Markierungspunkte für die russische Artillerie. Die macht aber keinen Gebrauch von der Zielhilfe. Sie richtet ihr Feuer auf den Wald, durch den jetzt die deutsche Infanterie vorrückt, und in immer schnellerer Reihenfolge erscheinen die Schrapnellwolken über den Kiefernspitzen. Als der Flugapparat unsere Schützenstellung überflieg, beginnt ein lebhaftes Feuern gegen ihn, leider vergeblich. Er hat sich mit ein paar Wendungen in ziemlich bedeutende Höhe geschraubt. »Exzellenz erzählt bei der Gelegenheit, wie die Russen drei ihrer eigenen Flieger herabgeschossen hätten. Den einen Fliegeroffizier hätten sie mit dem Kolben halb tot geschlagen, bis sie an dem schimpfenden Stöhnen erkannten, daß er ihr Landsmann war.«

EINE GEFÄHRLICHE FAHRT in einem losgerissenen Fesselballon machten zwei deutsche Feldluftschiffer an der preußisch-russischen Grenze. Es war nach der Schlacht von Tannenberg. Die Grenze war vom Feind noch nicht gesäubert. Da erhielten der Photogrammeter Fischer und ein zweiter Luftschiffer den Auftrag, in der Nähe von Grandenz in einem Fesselballon aufzusteigen und aus der Höhe Aufnahmen für die Festungsartillerie zu machen. Sehr heftige Böen hatten schon am Tage zuvor einen Winddruck von 900 *kg* auf das Drahtseil feststellen lassen und an dem betreffenden Tage war der Sturm noch heftiger geworden. Der Ballonkorb wurde so heftig hin- und hergeworfen, daß Messungen nicht ausgeführt werden konnten und bald das Signal zum Einholen des Korbes gegeben wurde. Ehe diese Arbeit jedoch vollendet war, riß das Drahtseil, und der plötzlich frei gewordene Fesselballon erhob sich. Er flog mit den beiden überraschten Insassen in schneller Fahrt, die etwa 69 *km* in der Stunde betragen mochte, der russischen Grenze zu. Die Luftschiffer trachteten, die unfreiwillige Fahrt möglichst rasch zu beenden. Die Landung geschah bei Strasburg an dem Drewenz mit so heftigem Anschlag, daß beide Insassen in weitem Bogen aus dem Korbe geschlendert wurden und besinnungslos liegen blieben. Der bereits gerissene Ballon machte noch einige Luftsprünge und blieb dann hart am Flußufer liegen. Bewohner der Ortschaft fanden die beiden Verletzten nach einiger Zeit auf und benachrichtigten die Festungsluftschifferabteilung, die im Automobil die Verletzten ins Lazarett schaffen ließ. Der Führer hatte Prellungen und Schrammen ziemlich schwerer Natur, sein Begleiter einen Knöchelbruch erlitten.

DIE DÜSSELDORFER BALLONHALLE ist bekanntlich durch einen feindlichen Flieger beschädigt worden. Der deutschen Heeresleitung werden deshalb in anonymen Briefen arge Vorwürfe gemacht, worauf nun der kommandierende General des 7. Armeekorps in einer Kundmachung antwortet, worin es u. a. heißt: »Der mehrfach ausgesprochene Vorwurf, daß zum Schutz der Ballonhalle nicht die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden seien, daß nichts geschehen sei, um das Herannahen feindlicher Flieger rechtzeitig zu erfahren, ja sogar, daß die Wachtmannschaften nicht zur Stelle gewesen seien, trifft in keiner Weise zu. Auch im vorliegenden Falle ist das Herannahen des feindlichen Fliegers rechtzeitig gemeldet worden. Er ist auch diesmal stark unter Gewehr- und Maschinengewehrfeuer genommen worden, wodurch aber keine ausreichende Wirkung erzielt worden ist, da das Flugzeug anscheinend gepanzert war. Das geht aus den vielen Geschossen hervor, die an Ort und Stelle aufgelesen worden sind. Eine auf dem Grundstück der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik aufgestellte Ballonabwehrkanone gab mehrere Schüsse ab, konnte aber dann das Feuer infolge einer Ladehemmung nicht mehr ausgiebig fortsetzen. Weitere solche Geschütze standen aber nicht zur Verfügung, da diese zur Front transportiert worden sind, wo sie notwendiger gebraucht werden. Infolge der großen von unserem Heere erfochtenen Siege sind die in der Heimat Zurückgebliebenen in gewisser Weise verwöhnt worden, so daß es manchem direkt auf die Nerven fällt, wenn auch einmal Feinde trotzdem einmal einen kleinen Erfolg haben. Daß solche Vorkommnisse nie ausgeschlossen sind, ist ja nur zu natürlich, es liegt aber kein Grund zur Beunruhigung vor, und ebensowenig kann daraus ein Grund hergeleitet werden, die nach reiflicher Überlegung innehalb der Grenzen des Möglichen getroffenen Schutzmaßnahmen in einseitiger Weise zu übertreiben.«

FLIEGERPFEILE haben, wie schon gemeldet, die Franzosen eingeführt. Ihre Flieger werfen die 10 *cm* langen spitzen Stahlpfeile haufenweise ab, ohne übrigens starke Wirkungen damit zu erzielen. Größtenteils sind die durch die Pfeile verursachten Verletzungen leichter Natur; Kopfschüsse dürften freilich meist tödlich sein. Ein Soldat, der einen Pfeilregen mitgemacht hat und auch von einem der Projektile getroffen wurde, erzählte: »Unser Regiment lag um 5 Uhr nachmittags in der Nähe von L. am Rastplatz, die Bataillone in Kompagniefrontmit etwa acht Schritt Zwischenraum zwischen jeder Kompagnie, das erste Bataillon in der Mitte, das zweite links und das dritte rechts davon, während zwei Flieger in etwa 1200—1500 *m* Höhe über uns kreisten. Plötzlich fühlte ich einen stechenden Schmerz im rechten Fuß, dicht oberhalb der Ferse. Im ersten Augenblick glaubte ich, von einem Nachbar aus Versehen gestochen worden zu sein, wurde aber sofort eines Besseren belehrt; denn um mich herum schrien fast gleichzeitig noch andere auf, auch die Pferde eines Packwagens wurden scheu. Als ich meinen Fuß betrachtete, steckte ein eiserner Pfeil etwa $1^1/_2$ *cm* darin, den ich sofort herauszog, auch ungefähr fünfzehn Kameraden um mich waren von denselben Geschossen getroffen worden, der eine durch beide Waden, der andere wurde mit seinem Fuß dadurch an den Boden gespießt, einem Dritten war der Pfeil in die Backe und in den Mund gegangen, auch ein Pferd war dicht über dem Auge getroffen worden. Nachdem sich unser Erstaunen etwas gelegt hatte, konnten wir erst entdecken, woher wir beschossen worden waren. Wir konnten nur von den Flugzeugen aus so überschüttet worden sein. Alle unsere Verwundungen waren nicht schwer, so daß wir bald verbunden waren. So gut es ging, kroch uns jeder unter die Wagen, um sich zu schützen.« Aus anderen Erzählungen ist noch zu entnehmen, daß bei jener Gelegenheit etwa fünfzig Geschosse niedergingen, worunter sich ein Dritzel Treffer ereignen. — Neue Fliegerpfeile wollen, wie man meldet, die Engländer in Gebrauch nehmen. Die Pfeile sollen gefährlicher sein als die bisher bekannten und die Dächer von Laufgräben durchbohren können.

DIE EMPÖRENDE TAT des englischen Fliegers, der einen gefangenen deutschen Soldaten niederkleidet mit ins Flugzeug nahm und von dort Ansichtskarten-Aufschlüsse über die deutschen Stellungen zu erpressen suchte, wurde von mancher Seite angezweifelt. Die Nachricht wurde aber von dem gewiß vollkommen zuverlässigen amtlichen Wolff-Bureau verbreitet; und von dem gequälten Pommerschen Soldaten selbst — der dann wegen einer Schußverletzung in ein Leipziger Lazarett kam — erhielt ein Mitarbeiter der »Leipz. N. N.« die folgende Darstellung des unerhörten Falles. Auf einem Patrouillengang war der junge Freiwillige abgeschnitten worden und in der Nähe der flandrischen Stadt Merckem in englische Gefangenschaft geraten. Bereits am anderen Tage befahl ein englischer Fliegeroffizier, der ausgezeichnet Deutsch sprach, dem Gefangenen — nur mit Hemd und Hose bekleidet — in den Flugapparat einzusteigen. Der Brite drohte mit sofortigem Erschießen, falls der Deutsche sich irgendwie nicht gefügig zeige. Dann wurde der Motor angeworfen, und in sausendem Flug ging es hinüber nach den deutschen Stellungen. Es war bitterkalt, und der Gefangene war schon nach einigen Minuten völlig erstarrt. Vier Stunden raste der Engländer mit dem Unglücklichen durch die Eisluft, immer verlangend, daß er die deutschen Stellungen beschreibe. Erfolgte die Antwort nicht auf der Stelle, schlug der »Gentleman« den Wehrlosen ins Gesicht. Selbstverständlich hat dieser nichts verraten, sondern den Engländer noch nach Möglichkeit irregeführt. Drei Tage noch wiederholte sich das grausame Spiel. Schließlich war das englische Flugzeug von deutscher Artillerie bemerkt worden, die alsbald das Feuer eröffnete. Ein Granatsplitter traf den Benzinbehälter und machte ihn leck. Nun mußte der Flieger hinter der deutschen Front landen, etwa 7 *km* hinter der Artillerie. Nach der Landung sprang der Engländer sofort ab, gab auf den halbtoten Begleiter noch mehrere Schüsse und flüchtete. Die Kugeln hatten ihr Ziel verfehlt. Aber von allen Seiten eilten deutsche Soldaten herbei: Einige nahmen sich des fieberaden Kameraden an, andere verfolgten den Engländer. Die Vollstreckung des gerechten Urteils an seinem Peiniger sah der glücklich Befreite nicht mehr; denn er wurde sofort zum Generalkommando geführt und dann in ärztliche Behandlung genommen.

DAS BOMBENWERFEN ist den Franzosen, jetzt wo es durch deutsche Luftfahrer geschieht, recht unangenehm und regt sie zu Protesten auf. Früher fanden

sie nichts daran, als sie sich auf ihre Überlegenheit in der Luft so viel einbildeten und sich gerne in Phantasien wiegten, wie ihre Flieger im Feindesland — d. h. in Deutschland — durch Bomben Verheerung und Schrecken verbreiten würden. Es ist auch ganz heilsam, die Franzosen daran zu erinnern, daß sie es waren, die auf der Haager Friedenskonferenz es vereitelt haben, daß es völkerrechtlich verboten werde, aus Luftfahrzeugen Bomben zu werfen. Auf der ersten Friedenskonferenz 1899 hatte, wie die »Frankf. Ztg.« feststellt, eine Kommission vorgeschlagen, folgendes zu verbieten: 1. das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder auf anderen ähnlichen neuen Wegen für die Dauer von fünf Jahren; 2. die Verwendung solcher Geschosse, deren einziger Zweck darin besteht, erstickende oder vergiftete Gase zu verbreiten; 3. die Verwendung solcher Geschosse, die sich leicht im menschlichen Körper ausdehnen oder plattdrücken (Dumdumgeschosse). Die Vorschläge der Kommission wurden von der Konferenz genehmigt. Die Verbote 2 und 3 gelten heute noch, da sie zeitlich nicht beschränkt waren; sie können gekündigt werden, aber von diesem Kündigungsrechte ist bisher kein Gebrauch gemacht worden. Das Verbot Nr. 1 galt nur auf fünf Jahre. Es sollte auf der zweiten Friedenskonferenz 1907 erneuert werden, aber die betreffende Erklärung wurde nur von 27 Staaten unterschrieben, das Verbot ist also nicht allgemein gültig. Den ernsten und großen Widerstand gegen dem Verbote die Franzosen entgegen, und zwar aus dem Grunde, weil sie inzwischen im Flugwesen große Fortschritte gemacht hatten; sie glaubten, darin an der Spitze der Nationen zu stehen und wollten sich die Verwendung dieser Waffe im Kriege nicht beschränken lassen. Die Franzosen sich widersetzten, waren andere Mächte nicht gewillt, ihnen diesen Vorsprung zu lassen, und so wurde das Verbot des Bombenwerfens aus Luftschiffen kein völkerrechtliches Gesetz. Unter den Staaten, die sich Frankreich anschlossen, befindet sich auch Deutschland; die übrigen sind: Chile, Dänemark, Spanien, Guatemala, Italien, Japan, Mexiko, Montenegro, Nicaragua, Paraguay, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden und Venezuela. England, das auf die Luftfahrt wenig Gewicht legte, befindet sich nicht darunter.

IN WARSCHAU haben bekanntlich Mitte Oktober einige deutsche Flugzeuge Bomben abgeworfen. Über das Eingreifen der Flieger berichtete S. Graham der »Times« unterm 18. Oktober folgendes: »Vor ungefähr einer Woche erschienen die ersten Flugzeuge über der Stadt. Ihr Auftauchen erregte in Warschau eine panikartige Sensation. Die Flugmaschinen zogen ruhig ihre Kreise, sie flogen in großer Höhe, so daß man ihre genaue Form nicht erkennen konnte. Plötzlich löste sich ein Apparat aus der Gruppe und ging in schräger, ziemlich steiler Bahn abwärts. Sogleich verbreitete sich in der Stadt das Gerücht, daß ein deutscher Flieger von russischen Flugzeugen bei einem Erkundigungsflug ertappt und angeschossen worden sei. In den Aufnahmsraum Gedränge stürmte nun alles aus der Stadt, um draußen bei den Truppen vielleicht Näheres zu erfahren. Aus den Restaurants, wo die russischen Offiziere eben mit ihren Damen zu Mittag speisten, liefen gleichfalls die Gäste auf die Straße, bestiegen eilends ihre Autos und fort ging es in wahnsinnem Tempo vor die Stadt, es herrschte ein entsetzliches Gedränge. »Die Deutschen werden Warschau bombardieren!« hieß es, und alles trachtete so rasch wie möglich ins Freie zu gelangen. Frauen liefen mit ihren Kindern aus den Häusern, die Polizisten verließen ihren Standort, die Kanflente ließen rasch die Rolläden ihrer Geschäfte herab, die Schüler rannten mit ihren Lehrern aus den Schulgebäuden, im Nu war die Menge auf etwa 50.000 Personen angewachsen, die sich in jagender Flucht durch die Gassen drängten. Etwa zwei Meilen von der Stadt stieß man auf russische Truppen, die sich dort verschanzt hatten. Aus der Ferne hörte man ein schwaches Geknatter von Schüssen. Erregt fragte man: »Ist ein deutsches Flugzeug herabgeschossen worden? Kommen die Deutschen? Werden sie die Stadt beschießen?« Die Volksmenge wurde immer größer. Die Offiziere gaben jedoch auf die an sie gerichteten Fragen keine Antwort; sondern erteilten einer Abteilung Kosaken den Befehl, den Platz unverzüglich von Zivilpersonen zu säubern. Nun wurde der allgemeine Wirrwarr noch größer. Am nächsten Tag, einem Sonntag, hörte man den Kanonendonner auch in Nachmittag wurden die ersten Verwundeten in die Stadt gebracht ... Donnerstag (15. Oktober) nachts erschien ein deutsches Flugzeug über der Stadt und schleuderte eine Bombe herab, die ein Tabakmagasin traf, das schwer beschädigt wurde. Freitag mittags, während die Schlacht vor der Stadt im Gange war, flog wieder ein deutsches Flugzeug über Warschau. In den Gassen formierten sich nun Abteilungen von Soldaten, die gegen den Flieger ein heftiges Gewehrfener eröffneten. Irgendwo war wieder eine Bombe niedergefallen, die Menge war aufs heftigste erregt, man schrie, gestikulierte, mehrere Frauen fielen in Ohnmacht, Kinder klammerten sich in verzweifelter Angst an die Erwachsenen. Inzwischen dröhnten vor der Stadt unaufhörlich Kanonen. Plötzlich ertönte in nächster Nähe eine fürchterliche Detonation und einige Augenblicke später sah man vier Kosaken sich mit ihren Pferden blutbespritzt am Boden wälzen. Sie waren das Opfer einer deutschen Bombe geworden. Das allgemeine Entsetzen hatte nun seinen Höhepunkt erreicht. Kein Mensch wußte, wie er sein Leben in Sicherheit bringen könnte. Da erschien ein russischer General in seinem Auto und rief den Leuten zu: »Sofort nach Hause!« In gedrückter Stimmung suchten die Leute ihre Wohnungen auf, die Angst vor den deutschen Bomben steckte ihnen schwer in den Gliedern ....«

LITERATUR.

»Im Ringen um das Luftmeer.« Ein Fliegerroman von Emil Frank. Köln 1914. Verlag von J. P. Bachem. Preis geheftet 4 M. — Der Roman schildert das Leben eines Erfinders und Fliegers, der nach vielerlei Hindernissen und Schwierigkeiten, die er überwinden, zu entscheidenden Siegesflügen sich durcharbeitet. Die Krönung rastlosen, unerschrockenen Bemühens sichert den Hauptgestalten des Buches die Teilnahme des Lesers.

»Meine Flugerlebnisse.« Von Hellmuth Hirth. Zweite, durchgesehene und erweiterte Auflage von »20.000 Kilometer im Luftmeere«. Berlin 1916. Verlag Ferd. Dümmler. Preis geh. 5 M. — Als vor genau zwei Jahren die erste Auflage des Buches erschien, wurde es an dieser Stelle als eines der anziehendsten und fesselndsten Werke bezeichnet, die seit langer Zeit auf dem Gebiete der Luftfahrt herausgekommen sind. Augesichts der neuen, vermehrten Auflage kann man nichts Besseres tun, als die Feststellung von damals kräftig zu wiederholen. Man folgt als Leser mit größter Spannung dem kühnen Flieger, der sich im gegenwärtigen Kriege hinreichlich außerordentlich hervorgetan hat, auf seinen Luftreisen überall hin und bewundert gerne dieses erfolgreichen Odysseus der Lüfte, der sich aus jeder gefährlichen Lage immer wieder zu befreien und über alle Schwierigkeiten obzusiegen weiß. Das Buch ist lehrreich, ohne lehrhaft zu sein. Ernstes und Heiteres mischt sich aufs Glücklichste. Hirths Werk dürfte in der Fliegliteratur an Inhalt und Kraft der Darstellung einzig dastehen. Der Reichtum an Abbildungen ist noch eigens hervorzuheben.

BRIEFKASTEN.

»ROBERT« in W. — Die ausgezeichneten Wasserflugzeuge von Curtiss sind nicht englischen, sondern amerikanischen Ursprunges.

P. v. D. in B. — Das Heer in Portugal besitzt, soweit dies bekannt ist, drei Arten von Doppeldeckern, nämlich Avro, M. Farman und Voisin sowie einen Typus Eindecker, nämlich Deperdussin.

W. G. in L. — Der beste deutsche Ausdruck für »Chassis« sowohl beim Kraftwagen wie beim Flugzeug ist wohl »Gestell«. Der »Allgemeine Deutsche Sprachverein« empfiehlt daneben auch »Rahmen«.

SÜDBAHNHOTEL SEMMERING

Zwei Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama. Vornehmes Restaurant und Café mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport. Eigene Wintersportanlagen: Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance. »VILLA SCHÜLER« in prächtigster Lage mit eigenem Park.

DIE HOTELVERWALTUNG.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:** Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Ansteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung), vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:** Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:** versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:** Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE" geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

Im gleichen Verlage ist erschienen:

Die Wahrheit

über den Stand der

Luftschiffahrt

1913.

Vortrag, gehalten zu Wien am 22. April 1913, im großen Saale der Urania, von

VICTOR SILBERER.

Verlag der „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG", Wien.

PREIS: 1 Krone.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Gräf & Stift-Auto

erprobter und bewährter

Kriegswagen.

Niederlage: Wien, I. Franzensring 16.
Fabrik: Wien, XIX. Weinberggasse 70.

4000 Kilometer im Ballon.

Von

Herbert Silberer.

Mit 26 photographischen Aufnahmen vom Ballon aus.

Preis in elegantem Einband K 7·20.

Nicht bald ein Gebiet menschlicher Tätigkeit ist in den letzten zehn Jahren so in den Vordergrund getreten und hat so sehr das allgemeine Interesse des Publikums wachgerufen wie die Luftschiffahrt. Sie ist zu einem Sport geworden, der viele begeisterte Anhänger zählt und dem Vergnügen, aber auch der Wissenschaft dient. Es ist nun natürlich, daß damit auch auf dem fruchtbaren und für die allgemeine Belehrung so nützlichen Felde der Reiseschreibung ein neuer Zweig auftaucht, jener der **Reisen im Ballon.** Das hier angezeigte Buch ist das Werk eines Autors, der nur **seine eigenen** Luftfahrten beschreibt — tatsächlich die **erste** deutsche Sammlung von Fahrtbeschreibungen eines Luftreisenden, der innerhalb **weniger** Sommer über **viertausend Kilometer** im Ballon zurückgelegt hat.

Alle diese Fahrten verzeichnet der Autor des reich illustrierten **Werkes „4000 Kilometer im Ballon".** Das Buch erhält noch bedeutend erhöhten Wert durch zahlreiche, vorzüglich ausgeführte Wiedergaben **photographischer Aufnahmen vom Ballon aus,** welche der Verfasser bei seinen verschiedenen Fahrten gemacht hat, und welche nicht allein sehr schöne Landschaftsbilder von oben, sondern auch höchst interessante und lehrreiche Ansichten des Wolkenmeeres, der Erde durch die Wolken von oben etc. etc. umfassen.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Grundzüge

der praktischen

Luftschiffahrt.

Handbuch für angehende Ballonführer; praktische Anleitung zum Gebrauche und zur richtigen Behandlung des Kugelballons von

VICTOR SILBERER.

Mit zahlreichen Abbildungen im Texte.

INHALT:

Über den Wert der Luftschiffervereine. — Der moralische Einfluß und der erzieherische Wert der Luftschiffahrt. — Der Ballon. — Das Ventil. — Der Korb. — Schleifleine und Anker. — Die Reißbahn. — Der Ballast. — Die Füllung des Ballons: 1. Die Rundfüllung. 2. Die Rohrfüllung. — Die Auftakelung. — Der Aufstieg. — Das Steigen und Fallen. — Die Maximalhöhe. — Wahl des Landungsplatzes. Die Landung: 1. Ohne jedes Hilfsmittel, 2. Mit der Schleppleine. 3. Mit dem Anker. 4. Mit Schleppleine und Anker. 5. Mit der Reißbahn. — Die Schleifung. — Die Hofratslandung. — Das Entleeren des Ballons. — Die Verpackung des Ballons. — Die Bezahlung der Helfer. — Die Flurschäden. — Über Sinnestäuschungen im Ballon. — Dauer- und Weitfahrten. — Vorschrift für die Fahrtteilnehmer. — Über die Eignung zum Luftschiffer. — Über die Einführung der Anfänger — Die Führerschaft. — Die Behandlung des Materials.

Preis elegant gebunden: 7 Mark = K 8·40.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

HOTEL „ERZHERZOG JOHANN“

Semmering.

130 Wohnzimmer und Salons in allen Größen. Mit ganz besonderem Komfort eingerichtet.

Verzügliches Restaurant. □ Ganz exquisite Küche. □ Eigene Hochquellenleitung.

Modernes Haus für die vornehme Welt!

Das prachtvolle Café in unmittelbarer Verbindung mit der großen Halle des Hauses.

Hauptquartier der Sportwelt. Das ganze Jahr geöffnet.

Großer Hotelpark.

Alle weiteren Auskünfte erteilt bereitwilligst die Hotelverwaltung.

Telegrammadresse: „ERZJOHANN SEMMERING“.

☞ **Im Wirtschaftsgebäude des „Grand Hôtels Erzherzog Johann“ steht den P. T. Herren Automobilbesitzern jetzt eine ganze Reihe schöner, großer, betonierter Garagen zur Verfügung, so daß jedes Automobil für sich allein untergebracht und verschlossen werden kann.**

Verantwortlicher Schriftleiter: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.